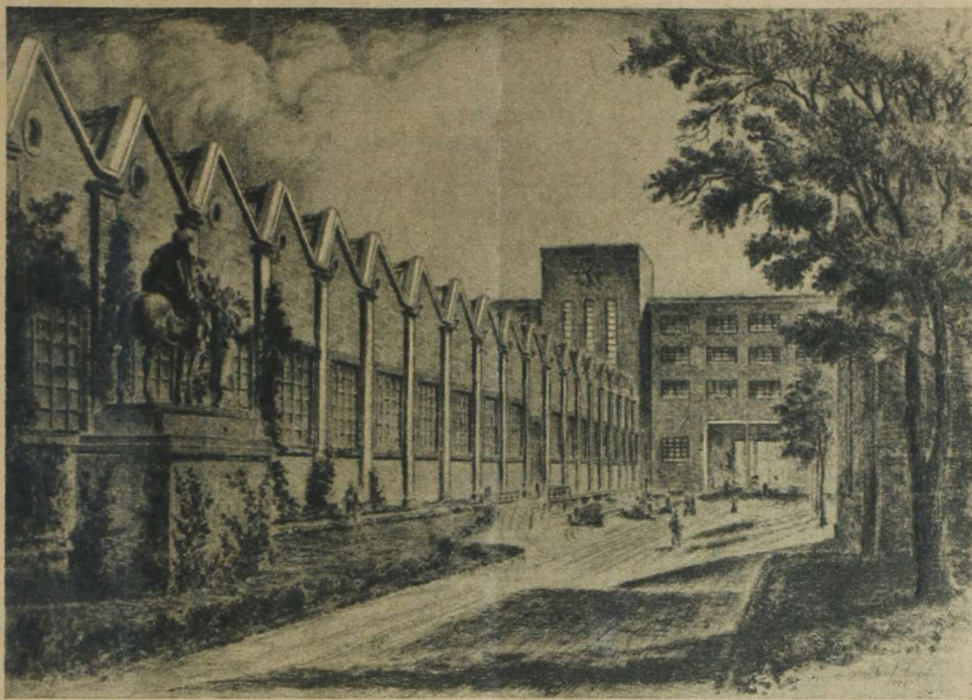
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1944 JANUÁR 1. (VII. ÉVF. 1. SZÁM)



1944. Újév

ÁRA 1 PENGŐ




LOS
Losenhausenwerk Düsseldorf-féle
egyetemes
anyagellenőrzőgépek
Az anyag ellenőrzése biztosítékot nyujt! A biztonság bizalmat eredményez! Ellenőrizze Ön is összes anyagát »LOS«-féle
egyetemes ellenőrzőgéppel
SCHUCHARDT és SCHÜTTE
Budapest, VI., Teréz-körút 46. Telefon: 123-981 és 112-907


VARTA
Gyártja:
TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM * BUDAPEST, 1944 JANUÁR 1

1944

Európa ostromlott vár. Keleten minden idők legnagyobb harca tombol.

Nemzetünk a háborúnak elmult négy esztendeje alatt nagyot fejlődött. Ha kutató szemmel a nemzet szervezetének mélyére hatolunk, akkor látjuk a felemelő valóságot. Ha kimegyünk a magyar fundamentumra, a magyar földekre és nézzük, hogy a háborúnak immár ötödik esztendejében a magyarság milliói nehéz munkával hogyan serkentik minél többet és többet termővé tenni az ugart; hogy a felelősségnek milyen öntudatával száll a mélybe a magyar bányász, hogy az életünkhöz és küzdelmeinkhez nélkülözhetetlen kincseket, fémet, szenet, sót felszínre hozza; ha látjuk, amint a hajnali szürkületben hömpölyög a kis- és nagyüzemek felé az ipar hadserege, munkájának jelentőségétől áthatott, öntudatos arccal; — megismerjük, hogy az ország közigazgatási apparátusa milyen lelkiismeretes gonddal igyekszik az újabb meg újabb nehézségek dacára feladatát mindannyiunk javára ellátni; ha veszünk időt, hogy a mai idők diákjainak azelőtt alig ismert tudásszomját és komoly tanulnivágyását megismerhessük és tanáraiknak lélekből fakadó munkáját megbecsülhessük; ha a kaszárnyákban és a gyakorlótereken láthatjuk az újoncok és csapatok kiképző és gyakorló munkáját, amint a tiszt és legénység az ádáz ellenfelek ismeretében a legelszántabb harcra készül és edzi magát; ha közelről figyelhetjük azoknak a felelős kormányférfiaknak munkáját, akik éjt-napot egybetéve az ország ügyeit viszik és mindnyájunk gondját hordozzák és ha gondolatban Kormányzó Urunkhoz szállunk, aki a multat ismerő és jövőbe látó szemmel irányítja az eddig ismert legnagyobb világkrízis közepette nemzetünk sorsát; ha gondolunk arra a sok-sok fiatal magyar életre, akiket a háború már eddig áldozatul követelt, a sok-sok gyászoló gyermekre, szülőre, feleségre, akik némán viselik mérhetetlen fájdalmukat és dolgoznak az elesett helyett is: akkor kapjuk meg nemzetünknek igazi képét, igazi arcát.

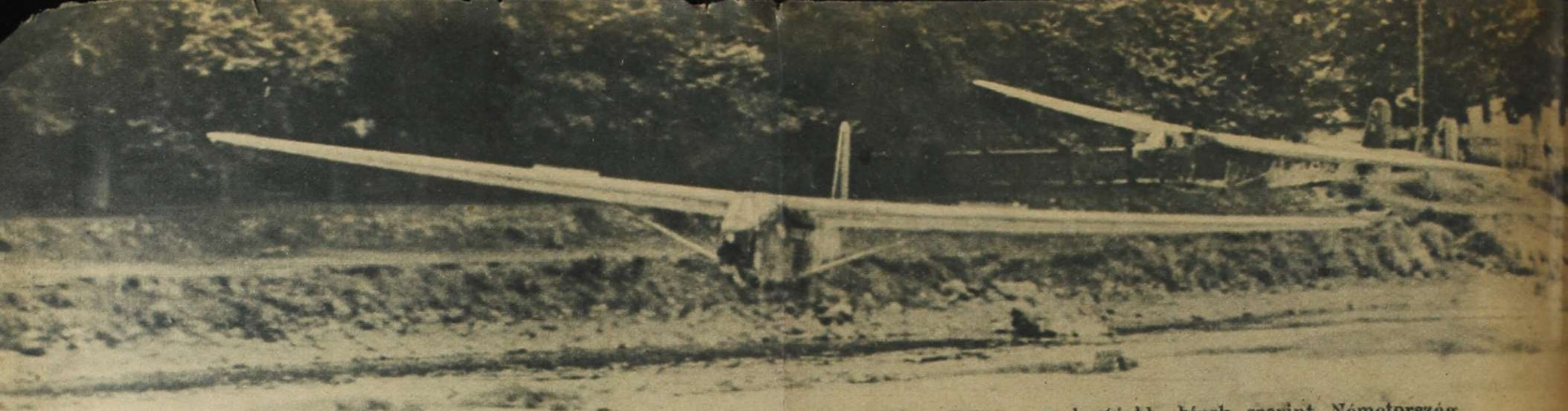
A magyarság a maga egészében felismerte, hogy csak egy magyar sors lehetséges, amiben mindannyiunknak osztozni kell és öntudatosan alkalmazkodni minden írott és íratlan parancshoz, ami szükséges, hogy ezért az egy közös sorsért folytatott és egyre nehezebbé való küzdelmünk elérhesse célját: hazánk területi épségének, államunk függetlenségének, nemzetünk egységének, mindannyiunk szabadságának megvédését és biztosítását.

A nemzet életének alakulása jórészt intézményeink teljesítőképességétől és fejlődési lehetőségétől függ. Mi, akik meg vagyunk győződve arról, hogy békében és háborúban egyaránt, egyik legfontosabb intézményünk, a repülésnek egységben elképzelt nagy szervezete, örömmel kell megállapítsuk, hogy az elmult évben ismét sokat haladtunk egyes vonatkozásokban. A magyar mérnök és munkás megmutatta, hogy mindazt a feladatot, ami a magyar repülőiparra hárul, teljesíteni tudja. A magyar tervezők az EM-29 iskolatipusban — szakértőink szerint — világviszonylatban is a legkorszerűbbet alkották. A Levente II.-es is teljesen eléri a mértéket, amit e felsőszárnyas konstrukciótól szakértőink vártak.

Ahogy a repülőgépiparunk a legutolsó öt év alatt fejlődött, büszkeséggel és azzal a reménységgel tölthet el minket, hogyha a speciális teljesítményekre helyesen választják a tipusokat és az iskolagépek közti űrt megfelelő gyakorló- és átképzőgépekkel hazai gyártás útján kitölteni tudjuk, akkor aviatikánk külső hatalmaktól független, önálló nagy fejlődésnek indulhat.

És végül, mint aviatikánk legbiztatóbb jelenségét, regisztrálnom kell az is, hogy a repülés iránt rajongó fiatalságunk, úgy a legkisebb modellezőink, mint vitorlázó és motoros repülőink, meg a szerelőkiképzésre jelentkező sok-sok magyar fiú, a tehetségnek, a rátermettségnek, a fegyelmezhetőségnek, a lelkes akarásnak, az elmult évben is oly nagyszerű tanújelét adta, hogy kitűnő oktatógárdánknak öröme és mindannyiunknak büszkesége telhetik bennük.

Ember Sándor



LÉGIHÁBORÚ

1943 november 24-től december 25-ig

A közelmult nagy eseményei megoszlottak a politika és a harcterek között. A nyugati légiháború is újból megerősödött és pusztító támadások irányultak német városok ellen, meg az olasz és francia arcvonalak mögött levő nagyvárosok ellen is. A már biztos megtorlással versenyt fut az angolszász légierő és az ellenséges háborús propaganda. Amíg a szovjet fronton egyre sokasodnak a német sikerek, Olaszországban az angolszász balsikerek, Távol-Keleten a japán légierő kemény ütései nyomán az USA veszteségei, ellenségeink sorozatos tanácskozásokon eladták Európát a Szovjetnek, a kisnemzeteket a nagyhatalmaknak. Az adásvételi szerződésekhez csak hozzá kellene járulni.

A kairói tanácskozásokon, ahol valószínűleg elsősorban Japán leverésének terve került szóba, Sztalin nem vett részt, ott Churchill, Roosevelt és Csangkaisek tárgyaltak drótakadályok mögött, még ejtőernyős támadásra is felkészültek. A konferencián természetesen mindenben megegyeztek. Japántól minden eddigi hódítását elveszik, még azt is, ami ötven év óta integer része az anyaországnak. Kairótól messze van Bougainville, a zöldasztal élettelen papirosdarabjaitól a japán halálmegvető hősiesség. Az évtizedes harcokban tökéletességig edződött japán katonai szellem tette lehetővé olyan vakmerő tervek végrehajtását, amit a japán hadvezetés sikeresen megoldott. Az az érzésem, hogy a nagy tanácskozás óta a kairói szfinksz merev kőarcán udvarias japán mosoly ül.

A másik nagy tanácskozáson, Teheránban már az öreg Európáról volt szó. A kis világháború végének megzavarodott hónapjait feltételezve, az őszirózsás, fejvesztett tömegeket és kormányokat, a felbomlott arcvonalakat idézik az ellenséges nagy varázslók. Wilson akkori 14 pontos kiáltványához hasonló valamit akarnak ellenségeink a békére mindenütt kívánkozó európai közvéleményhez intézni. A légitámadások miatt sokat szenvedő német lakosságot, a minden arcvonalon hősiesen küzdő tengelykatonákat akarják vezetőiktől eltántorítani, hogy azután még komiszabbul bánjanak el népekkel, mint a kis világháború után tették. A tanácskozásokról terjesztett átlátszó hírek és lélektani fogások idegháborújában az alacsonyabbrendűség érzetét és gyengeségét akarják besulykolni az ötödik háborús évben is hősiesen kitartó bolsevizmusellenes frontba. Igen nagy hatást várnak ellenségeink a tanácskozásokon leszögezett győzelmi akaratuk és fenyegetéseik hangoztatásával a semlegesek körében. Törökországot mint új szövetségest mutatják be a világnak. Svédország diplomáciai beavatkozását a norvég diákok ügyébe nagy megelégedéssel hirdetik.

Az öreg búr, az angollá lett Smuts marsall, délafrikai lévén, alaposan elintézte a Szovjet iránti rajongásában Európát. Nagy visszhangot keltő beszédében azt magyarázta, hogy a háború végén a régi Európa megszűnik létezni. Három középeurópai nagyhatalom, Német-, Olasz- és Franciaország eltűnik; marad Anglia és a Szovjet. Angliához csatolják a nyugateurópai kis demokráciákat, a többi felett a Szovjet lesz az úr, mint az európai kontinens legnagyobb hatalma. Hát ez a beszéd még angolbarát köröknek is sok volt. A német lapok egyhangúan megállapítják, hogy a világtörténelmi méretű csalásnak nem fog a német nép beugrani és a propagandaháború nem annyira az erőnek és a győzelembe vetett hitüknek a jele. A nagy tanácskozók tudják, hogy olyan ellenféllel állnak szemben, amelyik sohasem fogja megadni magát és ezért igen súlyos harcok előtt állnak az egész világon. A szovjet fronton félkarral harcoló német hadvezetés meghiusított minden eddigi messzemenő szovjet tervet. Sztalin bejelentéseinek valóraváltását a német fegyverek Szmolenszk, Kiev, Krivojrog környékén és a Krimben mindenütt megakadályozták.

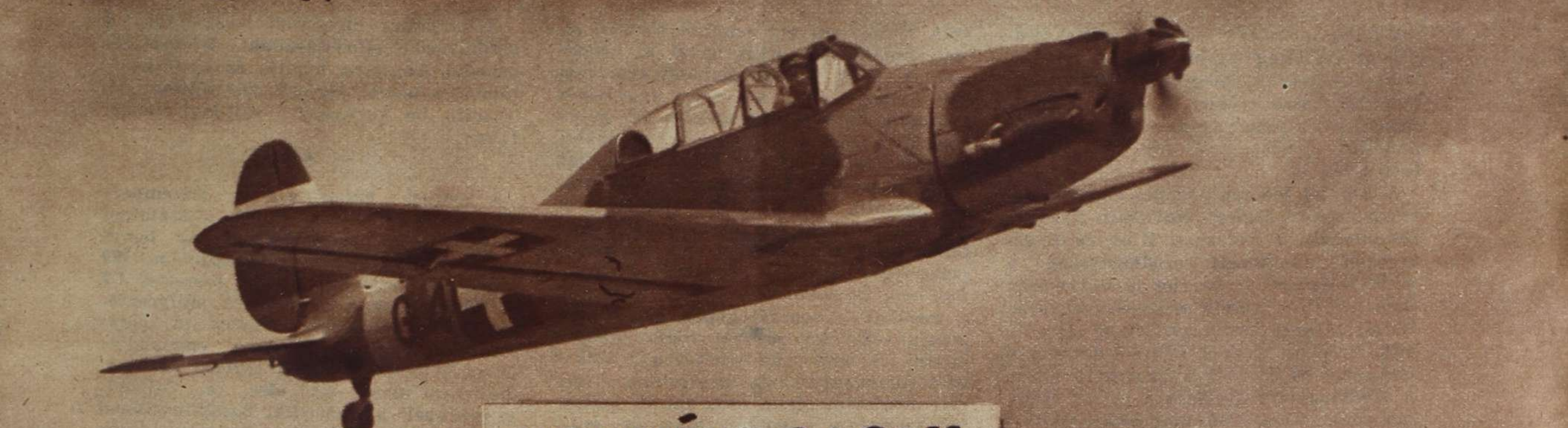
A légitámadásokkal, szovjet offenzívával összekapcsolt angolszász-szovjet idegháború tényleg lélektani óriásbombák blöffje volt. A német megtorlás egyre erősebb ismétlése Anglia felé egyelőre szintén idegháborús cselekmény. De legalább olyan hatással van Angliára, mint az angolszász propaganda a bombázásokkal együtt Németországra. Harris angol légimarsall, aki a német otthonok elleni légitámadások legfőbb irányítója, már a legnagyobb ágyúit elsütötte. A birodalom fővárosa igen erős támadásokat kapott és igen sok nagyváros is. A lakosság azonban a rettenetes csapások alatt nem omlik össze, mert bízik vezetőiben és olyan megtorlásban, ami után a Harrisok és társai fognak örökre eltűnni. Az angol sziget pedig nem lesz többé a német otthonok ellen irányított repülőgépanyahajó, mert a legújabb hírek szerint Németország technikailag már felkészült a megtorlásra.

*

A szovjet arcvonalon lassan átmegyünk az őszből a télbe. November utolsó és december első napjaiban zápor, havaseső és hó éjszakai erős fagyokkal váltakozik. A sok köd, vastag és alacsony felhőzet sem kapcsolta ki teljesen a repülőtevékenységet, a jegesedés dacára folynak a bevetések, mert a csapat nem nélkülözheti önfeláldozó támaszát, a légierőt. Az orosz szereti a ködöt támadásának leplezéseül felhasználni. A felderítés bizonyos jelekből azonban olvasni tud és mire a túloldalon felvonulnak a nagy gyalogos és páncélos tömegek, ideát szembe is felsorakoznak a páncélelhárító fegyverek és munkába lépnek a bombázók, megfelelően várják az ellenséget. A szép eredménnyel zárult Korosztenyzsitomiri harcokban és azok Kiev felé irányuló továbbfejlődésében kiválóan harcoltak a magyar repülők is és kitűnő volt a magyar felderítés. Vadászaink, kilenc újabb győzelemmel közeledtek a 100-as számhoz. A győzelmek javát szabad vadászaton a szovjet vadászrepülőtér felett körözve érték el. Bombázóink résztvettek német kötelékben a szovjet utánpótlás és tartalékok elleni sikeres támadásokban. Az elkerülhetetlen veszteségek fájdalmasan érintenek mindnyájunkat, de az elszántság csak növekszik és a gyakorlat által szerzett tudás és önbizalom nő. Az a hang, ahogyan magas vezetők a magyar repülők munkájáról nyilatkoznak, nem a szokásos udvariasság, hanem az őszinte elismerés hangja.

A harmadik orosz háborús tél elején a legidőszerűbb kérdés természetesen az, hogy vajjon a Szovjet indít-e nagy téli offenzívát, mint a két előző télen tette? Az orosz seregek július eleje óta megállás nélkül rohamoznak, és veszteségeik lényegesen meghaladják a tavaly nyári és őszi veszteségeket. Hogy a nyári és őszi támadás az időjárás szeszélye következtében majdnem összekapcsolódott, végeredményben a téli támadásra gyülekező szovjet erők egy részét biztosan magával rántotta. A teheráni tanácskozások és a szovjet hadvezetés elveinek következményeként kell egy téli offenzívának jönnie. A hadászati helyzet is megköveteli, hogy a Szovjet télen kísérelje meg azt, amit eddig nem tudott elérni: a német vonalak áttörését. Ezzel szemben gépszerű pontossággal folynak az ellenintézkedések. Látja és érzi az ember mindenütt a fölényes nyugalmat, a harcedzett, kiválóan felszerelt csapatokra alapozott önbizalmat, az utánpótlás csodálatos szervezettségét. A két év téli harcaiból leszűrt tapasztala-

Arado 96. gyakorlógép a felhők felett



HONVÉD SASOK

Me. 109. vadászgépünk éles fordulóban



Fw. 189. közelfelderítőgépünk bevetésre vár



Készülő magyar Ju. 88-as



Magyar és német bajtársak bombát »élesítenek«



tok felhasználásával készül a német védерő az állítólag újabb milliós seregek felhasználásával megindult bolsevista támadás visszaverésére. Kemény elszántsággal áll a keleti front és a bolsevista-pánszláv áradat meg fog törni rajta idén télen is.

A Szovjet 865 repülőgépet vesztett novemberben. A légierő különösen Nyevelj, Szmolenszk, a Berezina, Kiev és Kercs vidékén avatkozott eredményesen a földi harcokba. A szovjet támadás csak Gomelnél járt kisebb eredménnyel, mindenütt másutt összeomlottak a támadásaik. Ezzel szemben a Kievtől délre levő szakaszon és Kievtől nyugatra továbbra is eredményesen fejlődik a német támadás, amelyiknek első, már lezárt időszakában a Szovjet vesztesége 25.000 ember, 600 páncélos, 1550 ágyú és 296 gépjármű. A Szovjet az utóbbi két hét alatt páncélosokból is több, mint 800 darabot veszített a többi szakaszon.

Az őszi offenzíva minden átmeneti szünet nélkül ment át a várt téli támadásba. A téli nagy csaták gyüjtópontjai Vitebszktől keletre Zslobinnál, Zsitomirtól keletre és Krivoj-Rogtól északra vannak. A német védekezés mindenütt felfogta az első szovjet rohamokat, úgy hogy a bolsevistatömegek nyugatra özönlése megtört a német gátakon.

*

Az olaszországi arcvonalon kisebb csatározások után megindult Montgomery várt offenzívája, azonban lényegtelen siker után megállt. A veszteségek igen nagyok. Az amerikai és angol csapatok nem fogják a karácsonyt Rómában ünnepelni, mert a terep annyira kedvez a védekezőnek, hogy az angolszász csapatok túlsúlya nem érvényesül. Olyan hírek is vannak, hogy valamilyen partraszállással, talán a gaetai öbölben próbálják a kemény német védelmi vonalat az angolszászok sarkából kiemelni.

Miután Dél-Olaszországban egy balkáni invázió előkészületei voltak felismerhetők, a német légierő erős támadásokat intézett Bari ellen és ott több hajót süllyesztettek el. Eredményes volt egy Algir előtti torpedórepülőgéptámadás is. A két támadás következtében 119.000 tonna hajótér süllyedt el. Az olaszországi kaland hajótérszámlája egyre nő. Az angolszász haditengerészet 42 rombolót és 4 cirkálót vesztett eddig, 29 cirkáló és 41 romboló pedig súlyos találatokat kapott.

A Dodekanezoszban lefolytatott német akciók óta ezen a területen csend van. A Dardanellák bejárata előtti német állások megszilárdultak.

Az angol csapatok nagy áttörést kíséreltek meg Pescara és Róma felé, azonban többnapi harcban meghiusult minden kísérlet. A legnagyobb küzdelem Ortona városért folyik most már egy hét óta. A támadásban nagy szerepet játszik a légierő, az angol földi alakulatok csatarepülők támogatásával küzdenek.

Az erős angolszász légitámadások német városi célok ellen pusztító eredménnyel jártak, különösen akkor, amikor a német ellenhatást az időjárási helyzet csökkentette. Berlin ellen három, Bréma, Stuttgart, Lipcse és egyéb nyugati városok ellen egy-egy támadás volt. Különösen a birodalmi főváros elleni támadástól vártak sokat az angolszászok, akik 1918 novemberét szerették volna megismételni. A nagy angolszász bombázókötelékek, amelyekből 387 gépet sikerült a légvédelemnek lelőni, a lakosságban és városnegyedekben okoztak olyan pusztítást, hogy Berlin szükségesnek tartotta a megtorlás bejelentésével figyelmeztetni az angolszászokat terrortámadásaik következményére. Az angolszász légioffenzívára következő ellencsapás nem az lesz, hogy egyik hadviselő a másikat a bombázógépek barbár képességének fokozásával fogja túlszárnyalni. A német hadvezetés a romokat nem romokkal akarja megtorolni. A német megtorlás olyan lesz, amitől jobban fog szenvedni a polgári lakosság, mint a katonaság, de célja a további tömeggyilkosságok megakadályozása. Ezt természetesen csak igen drasztikus csapással lehet elérni. Az elkövetkező német támadóvállalkozásoknak a német hivatalos közlemény szerint egészen más hatása lesz, mint általában feltételezik. Ez úgy szellemi, mint politikai tekintetben érvényes. A háború új távlatokat nyer és ellenségeink felelős vezetői saját közvéleményükkel szemben egészen más kérdésekre lesznek kénytelenek felelni, mint arra, hogy Itáliában vagy a Balkánon támadnak-e. E súlyos, fenyegetésszerűleg hangzó szavak után csak olyan cselekedetek jöhetnek, amik teljesen új fordulatot adnak a nyugati légiháborúnak. A második front helyett és az olaszországi tipródás kiegészítésére, Szovjet nyomásra folyó angolszász légioffenzívával szemben a lakosság kitartása, a romok eltakarítása, az ipari veszteségek pótlása az első kötelesség, hirdeti Göbbels. A megtorlás és annak nyomán a német otthonok felszabadulása be fog következni.

Az angolszász légierő egyébként német célokon kívül Toulon, Marseille és Torino ellen is erős támadásokat intézett. A Balkánon pedig Szófia két, Raguza, Szarajevó, Mostar, Dubrovnik egy-egy támadást kapott.

Az angolszász légiveszteségekről érdekes német kimutatás jelent meg. Ezek szerint az év 11 hónapjában 7985 angol amerikai gépet, túlnyomórészt bombavetőt lőtt le a német légierő és légvédelem. Ebből 4600 nyugaton, 2568 a Földközi-tenger vidéken pusztult el. A német haditengerészet pedig 822 gépet lőtt le. A komoly bombázóveszteségeket az is igazolja, hogy a vadászpilótákban fölösleg, bombázószemélyzetben azonban hiány mutatkozik ellenségeinknél.

Két nappali támadás volt Innsbruck ellen. A Bréma, Mannheim, Frankfurt elleni támadás 98 repülőgép, a Ruhr-vidék elleni nappali támadás 32 angolszász bombázó elvesztésébe került. Karácsony napjára virradó éjjel volt az utolsó légitámadás Berlin ellen, amivel együtt 1943 folyamán 12 bombázást szenvedett végig a birodalmi főváros. A legutóbb kiadott német tájékoztatás szerint az angolszász légierő 1943-ban 62 nagy támadást intézett német városok ellen. Berlin után legtöbbször bombázták Wilhelmshavent (11-szer). Essen 8, Hamburg 7, Köln 6, Bréma 5, Hannover és Nürnberg 4—4, München 3, Wuppertha1 2 nagy támadást kapott. A ledobott légiaknák és foszfortartályok óriási pusztítást okoztak a városokban.

A helyettes birodalmi sajtófőnök a légiháború elfajulásának felelősségét egyedül Angliára hárítja és nyilatkozatában a német légierő visszaütését jelentette be karácsonyi sajtónyilatkozatában.

*

A tengeri háborúban a novemberi mérleg 306.000 tonna. Ebben a számban a légierőokozta süllyesztések is bennfoglaltatnak. Az év 11 hónapjában 799 angolszász hajó süllyedt el összesen 4.9 millió brt. tonna súlyban. A süllyesztések száma júliusban érte el a mély pontot, azóta állandóan emelkedik. Távol Keleten a japán légierő a Marshall-szigeteknél az első, a Gilbert szigeteknél a második, Baugainvillenél a 6. győzelmes légi tengeri csatát vívta ki az amerikaiakkal szemben. A japán-angolszász háborúnak most volt a második évfordulója. Egyedülálló a történelemben az a tempó, ahogy Japán sikereit itt a nagy távolságok terében kiküzdötte. Egy év óta folynak az USA ellenakciói, de ez alatt csak egy igen kis töredékét tudta visszaszerezni annak, amit Japán hetek alatt megszerzett. A harmadik év kezdődik, de olyan súlyos amerikai áldozatokkal, amik az amerikai propaganda derülátását semmiképpen sem igazolják.

A Gilbert-szigeteknél 2 anyahajó, a Marshall-szigeteknél 1 repülőgépanyahajó és 1 cirkáló süllyedt el, míg a 6. bougainvillei csatában 2 repülőgépanyahajó, 2 cirkáló elsüllyedt, egy csatahajó, egy anyahajó, egy cirkáló súlyosan megrongálódott.

Az angolszászok a Marshall-szigetek, a japánok Kalkutta ellen intéztek légitámadást.

A japán búvárhajók a háború két esztendeje alatt elsüllyesztettek több mint 160 kereskedelmi hajót 1.25 millió bruttóregisztertonna hajótérrel. Az ellenség hadiflottájából 1 csatahajót, 4 repülőgépanyahajót, 1 nagycirkálót, 3 rombolót és 3 búvárhajót süllyesztettek el. A megrongált hadihajók között van továbbá 4 csatahajó, 2 repülőgépanyahajó és 3 cirkáló.

Az Uj-Pomeránia és Uj-Irország szigetek elleni támadásnál a japán repülők egy amerikai karavánból két alkalommal összesen két nagy, 7 közepes szállítóhajót, 2 cirkálót, 2 rombolót és több bárkát telibe találtak és elsüllyesztettek. A szállítóhajókon 6500 katona és rengeteg hadianyag veszett el.

Összefoglalólag megállapitható, hogy az ellenséges nagyhatalmaknak katonai sikerek kikényszerítése nem sikerült. A szovjet offenzíva és az olaszországi angolszász offenzíva egy sorsra jutott. Ezért dolgozik erősebben ellenfeleink propagandája és diplomáciája és ezért fokozta a légitámadások erejét az emult három héten nyugaton a két angolszász hatalom.

A legnagyobb elkeseredettséggel tetőpontján dúló háború és az elpusztított otthonok százezrei, távolabb vitték idén a harcolókat a karácsonyi jászol békegondolatától, mint valaha. Higyjünk tovább a mi harcunk és ügyünk igazságában és az egész emberiség javát hozó győzedelmes és igazságos béke eljövetelében.

Bt.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPULŐ ALAP

repülőtárgyú országos

fényképpályázatot

hirdet az alábbi feltételekkel

Pályázni lehet:

1. A Repülő Alap által támogatott bármely repülő előképzési ágból készült felvételekkel, tehát modelező, vitorlázó, motoros repülőtárgyúakkal. Ezek a repülésnek különböző mozzanatait örökíthetik meg egy vagy több szereplővel. Ezenkívül elméleti, karbantartási és műszaki vonatkozású felvételekkel is részt lehet venni a pályázaton.

2. vitéz nagybányai Horthy István, dícső emlékű hősi halált halt Kormányzóhelyettes urunk repülő életéből való felvételekkel, különös tekintettel azokra a jelenetekre, amelyek mint a Repülő Alap elnökét, elnöki munkája végzése közben ábrázolják.

A képeket 18×24-es fényes, fekete másolat formájában kell beküldeni.

Diákok, amennyiben a nagyítás költségeit nem tudják fedezni, küldjék be filmjüket a Magyar Szárnyak szerkesztőségébe és a szerkesztőség az arra érdemes felvételek nagyításait díjtalanul elkészítteti a pályázó számára és a képet elküldi.

A felvételek díjazására a HMNRA. összesen 1000.— pengőt tűzött ki az alábbi felosztás szerint:

2 db első díj à 100 P — — — — 200.— P
4 db második díj à 50 P — — — 200.— »
10 db harmadik díj à 20 P — — — 200.— »
40 db jutalom à 10 P — — — — 400.— »

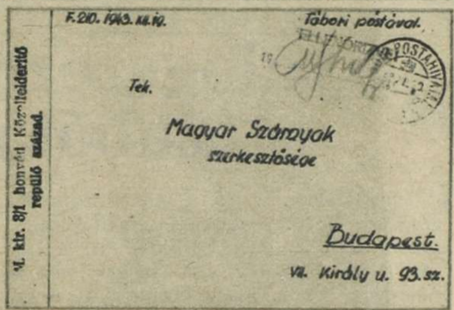
A pályázat jeligés. Határidő 1944 február 29.

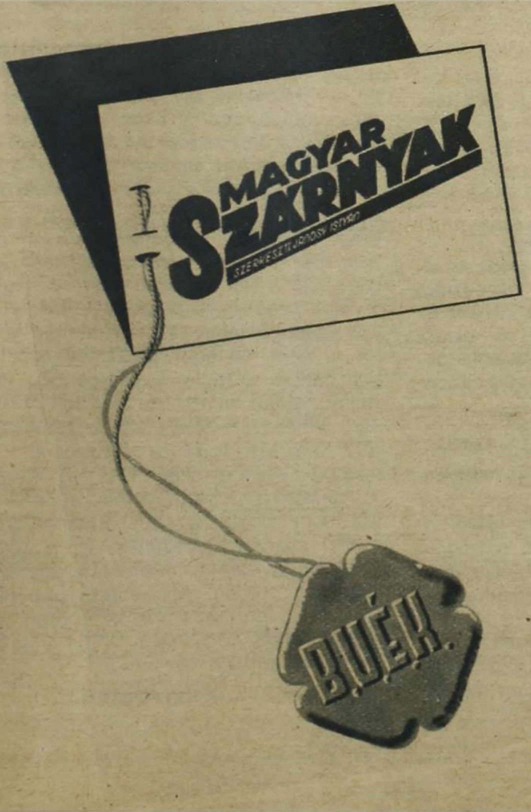
A pályázaton résztvehet minden magyar állampolgár.

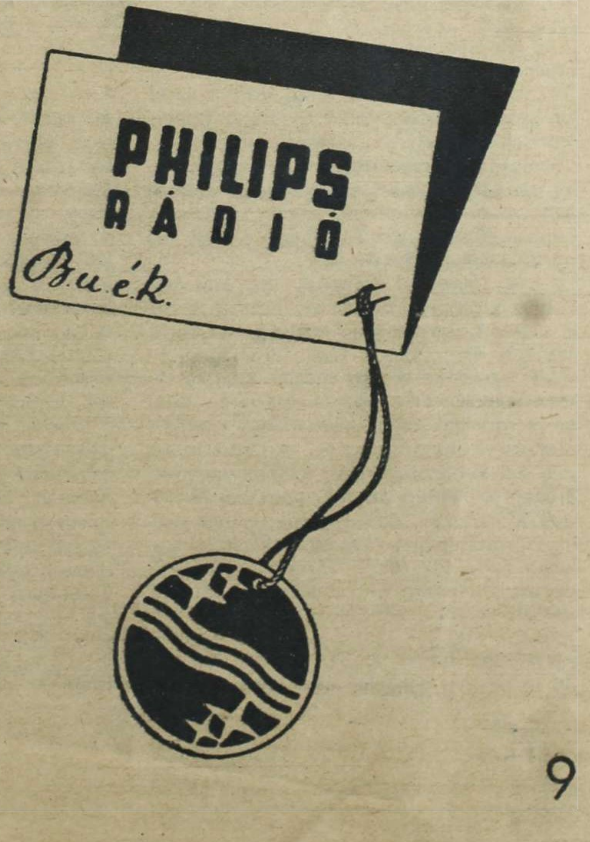
A pályázati felvételek a HMNRA tulajdonába mennek át, ezenkívül a Repülő Alap fenntartja magának a jogot, hogy valamennyi, a pályázatra beküldött, de díjat nem nyert képet 5 pengős áron tulajdonosától, nyomdai sokszorosítás útján való közlés és terjesztés céljaira megvásárolja.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap
Intéző Bizottsága









IN MEMORIAM!

Az orosz földön repülő hősi halált halt Czékus Ferenc m. kir. repülőőrnagy és bajtársainak hamvait december 13-án helyezték örök nyugalomra, teljes katonai tiszteletadással, magasrangú magyar és német katonai előkelőségek jelenlétében



Beutel német altábornagy Szirmay vezérőrnagy és Balássy vk. őrnagy társaságában a temetésen





Gyalogszerrel befejezett zubótámadás

Gomolyfelhős az ég. A szakadozott felhőtakaró között nyugodtan, méltóságteljesen, szorosan összezárkózva húz a század. A jó öreg 87-ek összebújnak, mint a bárányok, mikor farkast éreznek. A cél O. község a keleti arcvonalon, ahol az oroszok nagyobb erővel nyomják a saját csapatokat. 1000 kg-os bomba van a gépem hasa alatt, ez az első »ezerkilósom«. Szép kis csomag. Vigyázni kell majd az oldásnál, mert az ilyen hatalmas bomba egy kisebb falunak is elég, nem szabad túlságosan a saját vonal közelébe dobni, mert akkor nekik is jut majd belőle. Kísérőimnek is megmondottam, ne zuhanjanak túl alacsonyra, mert saját repeszt kaphatunk. Jó öreg madaram, amit »Buksi«-ra kereszteltem el, kissé lomhább a nagy tehertől, mint rendesen.

Már látszik az arcvonal. Itt már működtek előttünk a bajtársak, mert itt is, ott is alattunk kavarog a nemrég ledobott bombák füstje és sok tüzet látok. Igen; ott jobbra gyülekezik egy másik osztály támadás után. Előkapom a térképet. Ahá! most repülünk át az erdő felett, mindjárt alattunk O. község, a cél. A légvédelem már észrevett bennünket. 3600-on vagyunk. Erősen lő. Meleg percek. Komiszul jól lőnek a muszkák. Sok fekete pamacs nyílik ki körülöttünk, magasságuk jó, csak kissé balra fekszenek. Hirtelen belefordít az egész század a pamacsokba. Jól csináltuk, mert a következő sorozat már jobbra fekszik tőlünk. Helyesbített a ruszki, de nekünk is volt eszünk. Viszont jó lenne már zuhanni, mert nem a legkellemesebb érzés itt lógni a nehéz légvédelem tüzében, ahová már a közepes is ideköpköd.

Körülpillantok, látom az osztály fejlődik támadáshoz. Phű, de meleg van, de lassan megy az egész! Miért nem zuhanunk már? Mire várunk? No, végre! A századparancsnok lefordít és jobbrafodulóval kezdi átnyomni a gépét zuhanásba. Utána a század. Lassan egymás mögé tolódnak a gepek és hosszú libasorban zuhannak lefelé. Én a rajommal utolsónak zuhanok. Itt van alattam a falu. Átnyomom a gépet, mostmost benne van a falu a fonálkeresztben. Lehúzok a gázból, kiegyensúlyozom a gépet, még egy pillantás a gyujtásmód kapcsoló szekrénye, ég a lámpa, jól van. Már jó meredeken zuhanok, legalább 80 fokkal, az előttem zuhanó gép nagyon közeledik, a zuhanófékhez kapok, kieresztem most már jó egyenletes marad közötttünk a távolság. Kutya mód lőnek a bolsik jobbra, balra, csak úgy röpköd a sok »paradicsom« — de megálljatok, úgyis közetek vágom ezt a kövér bombát!

Szépen fekszik a fehér házcsoport a fonálkereszt közepén. Egy pillantás a magasságmérőre, már 1000 méteren vagyok, gyorsan oldani, mert ezer kilóval úgy zuhan a gép, mint a kő. Három fokot áthúzok, erős nyomás a gombra, a bomba lement, egészen megkönnyebbült a gép. Belerántok a magassági kormányba, »Buksi« felágaskodik — kissé szürke lesz a világ, szegény távirász, hátul neki milyen szürke lehet. Jó alacsonyra csúsztam le, felettem, úgy érzem, elérhetetlen magasságban vad táncot járnak a gépek. Nagyon lő a flak. Amerre csak nézek, fekete az ég a robbanófelhőktől. Ej, de melegem van. Egyetlen rántással behúzom a zuhanó féket légcsavarszabályozó kart, egészen előre, gázt teljesen be.

Minél gyorsabban ki ebből a sűrű tűzből! Vadul vagdosam a gépemet — rám ugyan hiába céloznak. Hátraszólok a távirásznak: Jóska fiam úgy járjon a szemed, mint a tetvészkedő majomé, nehogy valami szemtelen ruszki vadász a nyakunkra üljön. Figyelek kapitány úr — jön a nyugodt válasz. Hátra pillantok, hogy lássam a bombám hatását. Éppen most nyilik ki egy hatalmas szürkés vöröses füstrózsa. Utána hatalmas rőtvörös lángoszlop tör fel — valószínű benzinraktár volt — ezt jól csináltuk, kapitány úr — kiabált a távirászom. A következő század éppen most zu.ant. De szép látvány! Végre kint vagyok a tűzből. NV. felett gyülekezik az osztály. Gyorsan közéjük, nehogy egy vadász elkapjon! Kipillantok. A jobb kísérőm már itt van — pillantás balra — elsápadok, a bal kísérőm hiányzik. Hol van J. zls.? Tekerem a nyakam hátrafelé, nem jön sehol. A távirászom is mondja a zászlós úr nem jön utánunk. Ebben a pillanatban hallom a rádión: „636-os gép légvédelmi találat miatt leszáll, bal szárnyam ég". Vajjon elérte-e még a saját területet? Gyorsan fordulok. Vissza kell őket hoznom, akárhol szálltak is le! Vissza az arcvonalhoz! Jobb kisérőm szorosan kísér, nem vagyok egyedül. Rádión jelentem a szd. pk-nak a leszállást és a gépet a földfelé nyomom. Idegesen keresem a gépet a földön. Mindenütt robbanások, füst, por, igazi háborús kép. Nem tudom magam sem, hogy saját vagy ellenséges területen járok?

(Folytatjuk)

Repülőinknek

b. 1944 u. é. k.

BOSCH

AERO EVER KFT.
Repülőgépgyár — Esztergom—Budapest
V., Széchenyi-u. 10.
T.: 119—094

Danuvia Fegyver- és Lőszergyár Rt.
T.: 297—945
XIV., Angol-u. 10.

FEHÉR FERENC
Elektromos Finom Mechanikai
Készülékek Gyárának Igazgatósága
és Munkásai
T.: 346—692 Kispest, Üllői-út 64.

DUNAI REPÜLŐGÉPGYÁR RT.
V., Mária Valéria-u. 17.
T.: 380—169

Fémáru-, Fegyver- és Gépgyár Rt.
T.: 145—469
IX., Soroksári-út 158.

GAMMA FINOM MECHANIKAI
ÉS OPTIKAI MŰVEK RT.
T.: 258—890 XI., Fehérvári-út. 81.

FISCHER LAJOS
precíziós mechanikai üzeme
V., Visegrádi-u. 49/b.
T.: 291—057

GANZ ÉS TÁRSA VILLAMOSSÁGI,
GÉP-, WAGGON- ÉS HAJÓGYÁR RT.
T.: 146—110
X., Kőbányai-út 31.

KLEKNER LÁSZLÓNÉ
asztalosárugyár és lakatosipari vállalata
T.: 148—001 X., Bánya-u. 6.

Ipartermék Értékesítő Rt.
aktívszén
X., Gergely-u. 47.
T.: 148—818

Kühne Mezőgazdasági Gépgyár Rt.
T.: 116—635
VI., Vilmos császár-út 59.

MAGYAR AEROBENZIN RT.
T.: 387—137 V., József nádor-tér 7.

MAGYAR ACÉLÁRUGYÁR RT.
XIII., Váci-út 95.
T.: 292—317

Steaua Magyar Kőolaj Rt.
T.: 125—369
V., Vilmos császár-út 32.

1944

Repülőinknek b. u. é. k.

MAGYAR OPTIKAI MŰVEK RT.
T.: 150—065 XII., Csörsz-u. 35/43.

MAGYAR PAMUTIPAR RT.
T.: 111—389 V., Arany János-u. 31.

Magyar Repülőgépszerelvénygyár Rt.
T.: 299—166 XIII., Reitter Ferenc-u. 132/138.

KEMÉNY ANTAL
Szerszám- és Szerszámgépgyár R.-T.
T.: 148—426 X., Liget-u. 22.

Magyar Siemens Művek Villamossági Rt.
T.: 120—739 VI., Teréz-krt. 36.

MAGYAR WAGGON- ÉS GÉPGYÁR RT.
T.: 125—210 VI., Andrássy-út 12.

MARX ÉS MARX
Első Magyar Repülőműszergyár
T.: 226—465 VII., Éva-u. 14.

Präciziós Szerszám- és Gépgyár Rt.
T.: 148—453 X., Kápolna-u. 27/29.

Péti Nitrogén-Művek Rt.
T.: 128—599 V., Nádor-u. 21.

Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet
T.: 224—903 VI., Teréz-krt. 10.

Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Rt.
T.: 148—569 X., Cserkesz-u. 63.

STERN RICHÁRD
Repülőműszerek
T.: 498—424 XIII., Béke-u. 21.

Szabó Lajos
szerszám- és szerszámgépgyára
T.: 148—887 X., Bánya-u. 1.

TELEFUNKEN KFT.
T.: 425—930 VI., Andrássy-út 59.

WEISS MANFRÉD
REPÜLŐGÉP- ÉS MOTORGYÁR RT.
T.: 187—898 V., Mária Valéria-u. 17.

Bonyodalom a Hármashatárhegy körül

(Folytatás)

Ma a Központi Vitorlázó Keret feladatai közül az oktatóképzést kell legjobban kihangsúlyoznunk. Ezt a feladatkört pedig csak olyan terepen láthatja el jó hatásokkal, ahol a gumiköteles, a csörlő és a gépvontatásos indítási mód egyaránt alkalmazható. A terepnek oly kiterjedtnek kell lennie, hogy rajta egyidőben több kezdő, illetve haladó csoport is dolgozhassék, hogy az oktatóképzésnél elengedhetetlen megfigyelések, utalások megtehetők legyenek és ugyanakkor alkalmat adjon a kiképzés fejlődésével járó új elgondolások, kiképzési módok és géptípusok megbízható kiértékelésére is. Megfelelő szerv hijján ez még ma sem történt meg és gépeink teljesítményeiről éppen úgy nincsenek mért repülési adataink, mint ahogy nem történt meg eddig az iskolagépeinkkel szerzett kiképzési tapasztalatok rendszerbefoglalása sem. Itt jegyezzük meg, hogy még nem tapasztaltuk, hogy a hegyi és síkföldi iskolázás merőben eltérő szempontjai befolyásolták volna a típusmegválasztást, vagy hogy ezeknek a szempontoknak az alapvetően különböző volta (ami a németeknél az ú. n. »Flachland« (Rossiten Assa) és »Bergland« (pl. Zögling és a vele rokon típusok) iskolagépek kifejlesztésére vezetett) egyáltalán ismeretes lenne.

Ugyancsak az oktatóképzésnek jelenti lényeges pontját az elméleti kiképzés. A Központi Vitorlázó Keretnek a legfelsőbb repülőműveltséget kell nyujtania, ez pedig nem képzelhető el a Meteorológiai intézettel, az Aerodinamikai intézettel és az Aerotechnikai intézettel való szoros kapcsolat fenntartása nélkül.

Gépparkja által minél több pilóta számára kell módot nyujtani repülőkészségük fokozására, típusismeret szerzésére, tehát csak olyan helyen lehet, ahol minél több egyesülettel állhat kapcsolatban.

Ugyancsak gépparkja ad lehetőséget repülőnapokon, bemutatókon való részvételre is.

Rendszeres kutatórepülések, (termikkutatás, szélhullámkutatás stb.) csak a központi vitorlázó keretben képzelhető el.

Gépkocsiparkja révén ellátja a távrepült vagy egyéb okokból továbbítandó gépek szállítását.

A felsorolt szempontok kizárják azt, hogy a Központi Vitorlázó Keret elkerüljön a főváros környékéről.*

*

Maguk a feladatok szabják meg a követelményeket, melyeket a Központi Vitorlázó Keret terepének ki kell tudni elégíteni. Vegyük sorra ezeket is:

A terep legyen minden szélirány mellett jól használható, de ez nemcsak a vitorlázás, hanem a fel- és leszállás, továbbá az egyes tereprészek közötti gépszállítás szempontjaira is vonatkozik. Széliirányváltozás esetén az átállás más irányra, lehetőleg a starthelyek közelségét kívánja meg egymáshoz és a gépek ezek közelében való tárolását, ugyanitt leszállási lehetőséget is.

Hosszú, lehetőleg nem tagolt lejtői legyenek, jó termikoldódási helyekkel és jó iskolatereppel.

Kezdő és haladó növendékeknek egyaránt jó legyen.

Légkörtani szempontból tekintve nagy célgyakoriságú helynek kell lennie, lehetőleg gyakori hullámemelőszél-jelenségekkel és rendszeres, jól megfigyelhető termikleválással. Kell, hogy lehetőséget nyujtson a gumiköteles, a csörlő és motoros gépvontatásos indításra és az utóbbi követelmény előírja a motoros és a vitorlázó repülőtér szerves összefüggését is.

Az ellenőrző és a felettes hatóságokkal, tudományos intézetekkel, intézményekkel, egyesületekkel, gyárakkal, anyagforrásokkal, javítóműhelyekkel és motoros repülőterekkel való szoros kapcsolat fenntartása érdekében a *Magyar Aero Szövetséghez* és a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alaphoz* közel eső *centrális* fekvésű helynek kell lennie. Ehhez a távrepülések szempontja még azt a követelményt fűzi, hogy az uralkodó szél irányában minél nagyobb távolság legyen elérhető az országhatár átlépése nélkül. A fentebbiekben említett célok érdekében az odavezető útnak elsőrendű műútnak kell lenni, mert különben a gyakori szállítás úgy a vitorlázógépek, mind a szállító-, mind a személygépkocsik és főképpen a gumiabroncsok időelőtti elhasználódására vezet.

A kapcsolattartás szükségessé teszi a telefon, a kényelem és higiéné pedig a villany és a folyóvíz bevezetését.

Végül szükséges, hogy ne lezárt, hanem továbbfejleszthető terep legyen.

Ismételjük: a felsorolt követelményeknek csak székesfővárosunk közelében fekvő terep felel meg s ezek között a Hármashatárhegy az, amely minden szempontból előtérbe kerül.

Amikor 1936-ban az ISTUS-kongresszus (Internationale Studienkomission für den Motorlosen Flug — Motornélküli repülés nemzetközi tanulmányozó bizottsága) keretében külföldi szakértők is meglátogatták a hármashatárhegyi terepet, egyöntetűen úgy nyilatkoztak, hogy adottságainál fogva a világ egyik legkitűnőbb terepe. A németek szerint csak a Wasserkuppe mulja felül, a holland delegátus egy tartománnyal egyenlő értékűnek mondotta, a többiek pedig csak bizonyos nosztalgiával emlegették összehasonlításként hazai terepeiket. Akkor látták életükben először, de nyugateurópai műveltségük és szaktudásuk folytán egy pillanat alatt átlátták, mit jelent a főváros közelsége s azok a lejtők, amelyeket meglátni akkor alkalmuk volt. Vajjon az eltelt hét esztendő annyira megváltoztatta volna a Hármashatárhegy strukturáját vagy földrajzi fekvését, hogy a magyar vitorlázórepülésnek már nem felel meg?

A terep oly közismert, hogy külön tájleírást adni róla talán felesleges lenne. Teljesség kedvéért mégis össze kell foglalnunk jellemző sajátságait, annál is inkább, mert tágabb látókörű vitorlázórepülőink hosszú évek óta hangoztatott megállapítása szerint a terepnek iskolázásra alig egyötöd része, vitorlázásra pedig mindössze a fele, bizonyos széliirányoknál azonban alig egytized, egyhuszad része van a mai napig is kihasználva.** Tekintsük először a lejtővitorlázás szempontjából.

Ha a legnagyobb probléma, a magasfeszültségü távvezeték áthelyezése és a vöröskővári völgy kisajátítása megoldást nyer, világviszonylatban utolérhetetlen tereppé vál-

---

* Időközben tudomásunkra jutott, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap az 1944. költségvetési évben bölcs előrelátással hatalmas összeget irányzott elő a hármashatárhegyi létesítményekre.

** A külföldi világhíres vitorlázó repülőterepeken, melyek távolról sem olyan alkalmasak erre a célra, mint a Hármashatár, hatalmas, sokmilliós kisajátításokkal, tereprendezési munkálatokkal, motoros repülőtér építésekkel tették azokat céljukra legalkalmasabbakká. A Hármashatár teljesítményeiben — a repült időt tekintve is — ma az élen áll nemzetközi viszonylatban is, annak ellenére, hogy tíz évre visszanyúló eredményes működése ellenére az arra illetékes szerveink kisajátításra módot egyáltalán nem adtak, az összes tereprendezési munka pedig a tíz év átlagában alig érte el az évi írd és mondd *négyezer* pengőt, motoros repülőteret a Hármashatár nem kapott, sőt a mintegy 500 eredményes és hibátlan, ott végzett motoros vontatás eredményeként a vontatásos üzemet hatóságilag letiltották (úgy látszik nem látták még a hornbergi 80×300 méteres vontató repülőteret, stb.) *(Szerk.)* !

hat. Vitorlázható lejtője a dél-délkelet irány kivételével több gép számára is minden szélirányban van, az említett legrosszabb irányú szélre csak egy gép számára. Lejtővitorlázás szempontjából tehát a terep univerzálisnak mondható. Észak-északnyugati irányú szélben a Csúcshegy külső lejtője is repülhető, bár erre csak szórványosan történtek kísérletek, míg a jövő terepbővítés során figyelembe vehető az az előterep is, mely nyugati irányban a pilótaotthontól 8—10 km távolságban Pesthidegkúton túl emelkedik. Nagyteljesítményű géppel ugyancsak a nyugat-északnyugati széljárás mellett csatlakozást lehet találni a Guggerhegy, János-hegy, Svábhegy vonulathoz, ami nemcsak a kiindulási lejtő tehermentesítését jelenti, hanem a hármashatárhegyi és a budaörs-farkashegyi terepek körzetének összekapcsolását és evvel az egész budai hegyvidék légterének birtokbavételét is. A Svábhegy vonulatától hazarepülni a pesthidegkúti völgybe nem jelent nehézséget.

Délnyugati szélben a csúcshegyi vonulat emelőtere egyetlen siklással elérhető s az ott nyert magasságból a Nagykevély, Kiskevély, Ziribár, Pilis, Strázsa hatalmas vonulata ideális lehetőséget ad a Hármashatárhegy—Esztergom cél-, illetve hurokrepülés gyakorlására. Ennél különb iskolapéldát a cél- és hurokrepülésekre egy vitorlázórepülő tankönyvben sem találhatnánk meg. Meteorológiai szempontból nevezetessége ennek a hegyvonulatnak az, hogy a hullámemelőszél kialakulására a jelek szerint kedvező. 1937-ben az első Budapest—Esztergom—Budapest hurokrepülés itt történt meg és ez volt a magyar vitorlázórepülésben az első jól regisztrált hullámemelőszél-vitorlázás.

Ha a vitorlázógépnek Esztergomban kell leszállnia, a könnyen elérhető motoros repülőtérről minden további nélkül vontatásra vehető s fél, de legfeljebb egy óra alatt visszahúzható a Hármashatárhegyre, ahol a hegytetőn a starthely mellett csaknem teljesen kiépített leszállóhelyen érve földet, rövid időn belül újabb pilótának adhat repülési lehetőséget.

Ugyancsak az említett útvonalon indulva, de a Pilis hatalmas lejtőjétől északkelet felé fordulva a Nagyszál, majd a Szandavár délnyugati lejtői kevés és gyenge termik esetében is lehetővé teszik az 50 km-es távolság kirepülését.*** míg az ezerméteres indulási hely feletti magasság a Pilis óriási emelőterében minden további nélkül elérhető.

Az észak-délkeleti szektorból jövő szél a Óbuda feletti híres északkeleti lejtőn oly vitorlázási lehetőséget nyújt, amilyenre a külföldi terepeken alig van példa. Az északkeleti szélben eddig használt három 5 km-es lejtők azonban a hidegkúti Kálvária-hegy után tovább nyúlik s összesen kb. 13 km hosszú, a maga nemében páratlan, de a mai megítélésünk szerint csak nagyteljesítményű gépekkel végigrepülhető útvonalat ad, melynek különös előnye, hogy ott a terepen kezdődik. Sajátságos, de lélektanilag is megmagyarázható tény, hogy ez a terepbővítés, melyhez pusztán jól sikló gép szükséges, nem történt meg már a korábbi években.****

Az északkeleti lejtő síkságból emelkedik kb. 350 m relatív magasságra s valószínűleg a zavartalan előterep és a hegyoldalak áramlástanilag jó átmenete hozza magával, hogy a terep egészen gyenge szélben nemcsak Vöcsökkel, hanem Tücsökkel is vitorlázható. 1939—40-ben, amikor még nem állott elég sok vitorlázó gép rendelkezésre, csaknem divattá lett az 5 órás időtartamrepülések Tücsökkel való kirepülése, ha északkeletről fujt a szél. Sőt Zöglingek is keringtek 100 méteren a csúcs felett.

A legkevésbbé kedvező délkelet-déli szélben csak egy kis lejtő ad módot virtolázásra és ez is csak egy gép számára. Eldöntetlen azonban még az a kérdés, hogy az északkeleti lejtősor déli végén, vagy annak közelében, továbbá a Pesthidegkúton túli környéken, vagy a Hűvösvölgy irányában nincs-e megfelelő kapacitású és jól megközelíthető déli lejtő.*****

Ha szemügyre vesszük azt a statisztikát, mely az 1942-es év vitorlázórepülő eredményeit tünteti fel, nem csodálkozhatunk azon, hogy abból is a Hármashatárhegy jelentősége domborodik elsősorban ki. Szükségtelennek tartjuk az eredmények szavakba foglalását és megjegyzésekkel, külön indokolással való alátámasztását. Vegyük szemügyre inkább az alábbi kis összeállítást, amelyben az országos eredmények százalékában tüntettük fel a Hármashatárhegyen dolgozó egyesületek és a központi vitorlázó keret munkásságának számadatait.

Hármashatárhegyi teljesítményrepülések (az országos eredmények százalékában)

Felszállások száma:	27.1%
Repült órák száma:	55.5%
»A« vizsgák száma:	20.3%
»B« vizsgák száma:	26.2%
»C« vizsgák száma	47.8%
»D« vizsgák száma:	38.2%
Időtartamrepülések:	57.6%
Magassági repülések:	35.6%
Távrepülések:	44.3%

És ha most nemcsak a Hármashatárhegyet tekintjük, hanem a budapestkörnyéki hegyi egyesületeket, tehát a farkashegyieket is, akkor nem hisszük, hogy valakinek is eszébe juthatna a vitorlázó repülést azáltal gyengíteni, hogy a központi vitorlázó keretet elvonja a centrumtól és életképtelen talajra plántálja.

Budapesti egyesületek eredményei az országos teljesítmények százalékában kifejezve:

Felszállási szám.	46.1%
Repült órák száma.	74.8%
»A« vizsgák száma	42.6%
»B« vizsgák száma	47.0%
»C« vizsgák száma	68.1%
»D« vizsgák száma	76.2%
Időtartamrepülések száma	85.8%
Magassági repülések sz.	76.4%
Távrepülések száma	90.3%

Ezeknek az összehasonlító adatoknak a birtokában, amikor tudomást szereztünk a kitelepítés nagyvonalúnak éppen nem mondható tervéről, önkénytelenül is a világirodalom egyik remekének, az Orlando Furioso-nak pompás jelenete jutott eszünkbe. Ebben Szent János evangelista felviszi Astolfot a holdba, s ott megmutatja neki az Elveszett Dolgok Völgyét. Astolf itt mindent megtalál, ami a földön valaha is veszendőbe ment. Hiába hullott könnyeket, félreismert jószándékokat, elfelejtett hősi tetteket, felfedezéseket. Csak egyet nem találhatott meg. Emberi gyarlóságot, ami a legszebb tervek kibontakozását is gyakran derékba szokta törni. Abból ugyanis semmi nem ment veszendőbe, az még mindig megtalálható itt a földön. Vajjon azok az elvek, amelyek alapján ilyen elgondolások váza megszülethetik, öt év mulva hol lennének fellelhetők? Az Elveszett Dolgok Völgyében, vagy még mindig itt a földön?

Sirály.

*** Ez teljesen termik nélkül is sikerült, mikor még a hegyeken hó feküdt.

**** A Karakán több ízben járt már 8 éve a Nagyszénás és a Vöröshegy előtt!

***** Egyszerű siklással elérhető a csillaghegyi jó déli lejtő a Hármashatárhegy csucsán lévő déli starthelyről.

NEHÉZ NAP A TF SZÁZADNÁL

Négy napja tart már a rossz idő, ami munkánkat akadályozza, nincs repülés. Mindenki únja a kényszerű tétlenséget. Óránként nézzük az eget, hátha tisztúl már. Délután végre jelenti az időjelző, hogy holnapra kitisztul. Nem hisszük, de mégis reménykedünk. Este 8 órakor sietünk eligazításra, mindenki reméli, hogy repülhet. Holnap 3 személyzet kerül bevetésre. Első J. szds., feladata útfelderítés. Indul 4 órakor, 5 óráig rádión jelenti, milyen az idő a bevetési térben. 5 órakor indul a századparancsnok repülőtérfelderítésre, ugyanakkor az én személyzetem a »nagyvasútra«. Igy hívják a bevetési területünkbe eső fővonalat. Minden állomást, szerelvényt le kell fényképezni és még a közvetlen mellette fekvő repülőtereket is. Tudjuk, hogy legkevesebb ötször légvédelmi tüzet kapunk és vadászelhárítással mindenkor számolni lehet. Minden gép visz 2 darab 250 kg-os bombát, amit a kijelölt célokra dob le. Nekem a »főtüzért« kell bombáznom. Igy hívjuk azt a légvédelmi ágyús üteget, amely a vasútfelderítésen elsőnek üdvözli lövéseivel gépeinket. Sok repeszt hoztunk már haza lövéseitől, mert ébersége miatt nehéz észrevétlenül átjutni felette.

Megbeszéltem a pilótával, hogyan hajtjuk végre a feladatot, előkészítettem a térképet, ceruzát és jegyzettömböt, azután lefeküdtem, mert korán kell kelni.

Reggel első dolgom, odamegyek az ablakhoz, megnézni, milyen idő van. Ragyogó tiszta az ég, csak egy-két felhőfoszlány látszik, de az is feloszlóban van. A levegő azonban erősen párás. Jó kedvvel öltözködöm. Mire kimentem a gépkocsihoz, már ott állt a szerelő, meg a rádiótávirász. A pilóta is vidám képpel jön s örömmel ujságolja, hogy odaát is jó idő van, azt rádiózta a korai gép. Kinn a repülőtéren már nagy a forgalom. Egymás után startolnak a bombázó rajok, mások meg szállnak le. Ezek már bevetésről térnek vissza, újabb bombákért. Ju. 88-as gépünk előtt sorban állanak a szerelők s egymás után jelentik: motorok jók, fényképezőkamrák feltöltve, rádió és a géppuskák kifogástalanul működnek. A két bomba is ott nyujtózkodik a szárnyak alatt, rajtuk krétával írt jelmondatok. Beülünk a gépbe és rövid motorpróba után már gurulunk is a starthoz. Lecsapódik a zászló, indulhatunk. Diktálom a sebességet a pilótának. Mire a 170-et kimondanám, már emelkedünk a földtől és gyorsan maradnak el alattunk a repgépek és a hangárok. Mindenki automatikusan végzi a dolgát. Megy be a lába, szól a pilóta. Jön rá a válasz a szerelőtől: futók rendben, farokkerék benn, oxigéncsapok nyitva. Rádiós pedig jelenti, hogy megvan az összeköttetés a földdel. Emelkedünk.

2000 méternél alattunk marad a piszkosszürke párarėteg. A nap erősen süt, valósággal égeti az arcom. Lehúzom a szemüveget, mert vakít az erős fény. Mégegyszer átnézem a térképen az útvonalunkat. Mire befejezem, már érzem, hogy ritka a levegő, 3500 méter magasan járunk. Felvetetem az álarcokat és bekapcsoltatom a fűtést, mert 0 fok már csak a hőmérséklet. 4000 méteren átrepülünk az arcvonalon, ledobni a bombákat, hogy tovább annál könnyebben emelkedhessünk. Már látom G. állomást, amely mellett áll az üteg. Élesítem a bombákat, már csak oldani kell, amikor az első lövések robbannak mellettünk. Észrevettek. Célzok. Lassan közeledik a négy sötét pont szabályos négyszögben, az üteg. Kioldattam a bombákat. Utánuk nézek, figyelem, amint folyton gyorsulva zuhannak, majd kis ponttá zsugorodva, eltünnek a szemem előtt. Két másodperc mulva vörös villanást látok, hatalmas por és füstfelhő vágódik fel, betakarja az egész üteg helyét. Ez sikerült. Hazafelé fényképezem majd, addigra elszáll a füst s a fényképről a kiértékelők megállapítják az eredményt.

500 kg tehertől megszabadulva, újra könnyebben emelkedünk. 6500 méteren a pilóta a vállamra üt. Megkezdjük, szólt és lemutat az alattunk kígyózó vasútvonalra. Bekapcsolom az egyik fényképezőgépet, letérdelek, kezemben a távcsővel figyelem a pályát, a mellette vezető utat és jegyzem, amit látok. Rövid idő után feltünik K. városa. Az állomás előtt letérünk D-re, onnan közelítjük meg, nem várt irányból, hogy minél később vegyenek észre. Három állomása van, amelyek összesen 12 km hosszúak. Még el sem érjük az elsőt, amikor a szerelő jelenti: alattunk 500 méterre légvédelmi tüz. Folyton erősödik. Be sem fejezi, amikor a rádiós is tüzet jelent mögöttünk. Meleg helyzetbe kerülünk, tudtam, mert egyenes vonalat kell repülni, a fényképezés miatt nem térhetünk ki a tüz elől. Félhangosan számolom a vagónokat 750 ... 800 ... 850. Közben az elhárító tüz erősödik, közeledik a géphez. Igen közel robbannak már a lövések. 36 ágyú lő bennünket, ennyit számoltunk meg legutóbb a fényképen. Jobbról-balról, sőt előttünk is nyílnak ki egymás után a robbanások füstrózsái. Izgatottan figyelem a fényképezőgép villanó lámpáját, kezem a kapcsolón, alig várom, hogy leállíthassam. Tompa robbanást hallunk a gépben, utána szinte összefolyik a másik kettőnek a hangja. Valósággal megemelt bennünket a légnyomás. Izgalmas másodpercek ezek. Kész! kiáltok megkönnyebbülten és már fordulunk is ki a tűz magjából. Egy darabig még követnek a lövések, de pár fordulóval kikerüljük, ha nagyon közeledik. Amint megszűnt, ismét ráfordulunk a vasútra. U.-nál is jól fekvő lövéseket kapunk, de itt inkább a repülőteret figyeljük, nem startol-e utánunk vadász. Nem jött, de a közeli W. hatalmas pályaudvarát védő légvédelem már üdvözöl bennünket. Az előttünk robbant négy pamacsot éles fordulóval elkerüli a pilóta, egy darabig egyenes vonalat repül, majd erősen megnyomva a gépet, visszafordul. 500 km sebességgel egy perc alatt mögöttünk hagyjuk az állomást és a tüzet. Tulajdonképpen csak most érünk rá megnézni a gépünket, nincs-e valami sérülése. A rádiós nem lát semmit, ellenben a szerelő jelenti, hogy a jobbszárny két helyen találatot kapott. Felül is látszik egy lyuk, az egyik repesz ott ütötte át. E miatt nyugodtan folytatjuk utunkat. A vasúton igen erős a forgalom, alig győzöm írni a sok mozgó és álló szerelvényt s rögzíteni a térképen azok pontos helyét. Közben, ahogy fogy a benzinünk, lassan emelkedünk, már 7000 méter magasan repülünk. A külső hőmérséklet 40 fok fagypont alatt. Örülünk, hogy a többi nagy állomáson észrevétlenül sikerült átjutnunk, még S. O.-ban sem lőttek. Hátra van még a legveszedelmesebb hely, K. Nagy vasúti csomópont ez is, veszélyessé teszi két vadászrepülőtere és hogy a fronttól 250 km távolságra esik. Legtöbb légiharcot itt vívták eddig is a gépeink. Két állomással előtte bejelentem: K. következik, mindenki fokozottabb mértékben figyeljen. Nem felel senki, de tudom, hogy a könnyű izgalom mindenkit elfogott. Ha ezen túl jutunk, megszűnt minden veszély. A pilóta visszaveszi a gázt, a motorok dörgése halkabb lesz, úgy mondjuk, papucsban repülünk. Igy talán nem vesznek észre és ha igen, már későn. Előttünk van az állomás. Gyorsabbra állítom a fényképezőkészüléket és számolom a szerelvényeket és kocsikat. 1100 vagón áll az állomásban és 6 mozdony gőz alatt. Pontosan az állomás felett vagyunk, amikor az első lövéseket meglátom. Alattunk robbannak. Kész a felvétel és fordulunk is rá a repülőtérre. 25 gépet számoltam meg, a másikon pedig 42-őt. A légvédelmi tűz követ bennünket, de mindig csak alánk lőnek. Igy hívják fel figyelmet gépünkre, mert vadász van a levegőben és mutatják neki az irányt, merre vagyunk. Figyelni erősen, szólok, vadász van a levegőben, a légvédelem iránylövéseket ad. Teljes gázzal igyekszünk eltünni. Először Ny.-ra repülünk, azután D-re fordulunk majd, így talán szem elől tévesztenek. Hiába menekültünk. A szerelő két vadászt jelent emelkedőben alattunk 3000 méterre, 3 perc mulva a nyakunkon lesznek. Beállunk a 210-es kurzusra, ez a legrövidebb irány az arcvonal felé. Újból kipróbáltatom a géppuskákat. Működnek kifogástalanul. A szerelő látja csak a gépeket, állandóan jelenti helyzetüket. Itt vannak egy magasságban velünk, kb. 5 km-re mögöttünk. Látod? kérdezi a rádióst, aki hátrafelé figyel. Látom. Most már én is hátra fordulok a géppuskához feltérdelek az ülésemre és a tölténydobokat kezem ügyébe készítem.

400 km sebességgel igyekszünk hazafelé, teljes gázzal működnek a motorok. A vadászgépek gyorsan közelednek. Az egyik kikanyarodott és 2—300 méter távolságban jobbról kísér bennünket. A másik mögöttünk, kissé magasabban repül. Izgatottan markoljuk géppuskáink agyát és várunk. Tudom, fordulóznunk nem lehet, mert a jobbvadász azonnal támad, azért is repül oldalt. Jön! Megbillenti kétszer a gépet és fokozódó sebességgel támad, 200 méterre tőlünk megnyitotta a tüzet. Jól látszik gépágyúinak torkolattüze. Szinte egyszerre csattan a rádiós és az én géppuskám hangja. Rövid sorozatokban lövünk, s nyomjelző lövéseink tűzkígyói ott villognak a vadász körül. Egészen közel hozzánk kifordul, a hasát mutatja. Ezt a pillanatot kell kihasználni. Most! kiáltottam és pár pillanat alatt rálőttük az egész tárat. A lőporfüst mint kék köd terjed a gondolában. Két sokat gyakorolt fogással újabb dobokat raktunk a géppuskára. Az izgalomtól melegem van és érzem, hogy a homlokom a haube alatt izzad. Ránézek a rádiósra. Összeszorított fogaitól kifeszülnek arcán az

30 éves pilótajubileumát üli vitéz Hefty Frigyes

Ritka, a maga nemében ma talán páratlan jubileumot ül a magyar repülés egyik legnevesebb úttörője, lapunk régi munkatársa, mindannyiunk kedves Frici bácsija, vitéz Hefty Frigyes. Tízéves korában, 1904-ben kezdődik repülő pályafutása: gumi motoros modelt épít s ez 40 métert repül. Blériot pesti látogatásá dönti el sorsát, végleg repülőnek készül. 1912-ben ki is költözik a Rákosra és Adorján, majd Székely Mihály famulusa. A világháború kitörésekor a cs. és kir. légjáró csapatokhoz, vagyis a repülőkhöz jelentkezik s csakhamar be is vonul.



Fischamendben, majd Aspernben és Thalerhofon tanul repülni s az olasz hadüzenet után az Isonzo-frontra kerül felderítőként. 1915 júniusában tábori pilóta, megkapja a kisezüst, majd a nagyezüst vitézségi érmet. Az Isonzo-csaták után az erdélyi arcvonalra kerül és mint vadász harcol, légigyőzelmet is arat. A Háry-század kötelékében kerül vissza az Isonzofrontra s csakhamar megkapja az első arany vitézségi érmet. Légigyőzelmeiért újabb kitüntetésben részesül, majd résztvesz több éjszakai bombatámadásban, a M 4. léghajó lelövésében, alacsonytámadásokban, olasz légitámadások elhárításában. A Piave offenziva első napjaiban háromszoros légigyőzelmet arat, majd túlerővel vívott harcban lelövik. 500 méter magasságból kiugrik és könnyű sérülésekkel ejtőernyővel ér földet. Másodszor kapja meg az arany vitézségi érmet és legfelső dícsérő elismerésben részesül. Hetedik légigyőzelme után harmadszor kapja meg az arany vitézségi érmet és 383. ellenség feletti repülésével valamennyi frontpilóta közül az élen állott. A forradalom alatt a székely hadosztály támogatására Tiszaluenál cseh ütegek elleni alacsonytámadásnál megsebesül. Pesten elfogatják és a parlamentbe zárják, ahonnan megmenekülve, a nemzeti hadseregben teljesít futárszolgálatot. Egyideig a szegedi légipostánál repül, majd Svájcban repül, míg 1923-ban az első Malert-gépet haza nem hozza Fokkertől. Egyideig a Malert, majd az Aero Expressz, végül a CIDNA keretében repül s közben idehaza a Rotter-féle Feirogépeket repüli be és a Műegyetemi Sportrepülőknél oktat. 1929-ben Bernard alezredessel megszervezi a magyar vitorlázórepülést, a Movero-ban megszerzi az első C-jelványt. A cserkészrepülőket, a kaposvári leventerepülőket, a gyöngyösi, soproni, miskolci tanfolyamokat vezeti. 1933-ban a Jamboree repülőtáborának szervezésében vesz részt s oroszlánrésze van a bemutató sikerében. Kairóban Almásy Lászlóval az egyiptomi motornélküli repülés megalakításán dolgozik. Itthon tizennégy egyesület megalakításában működik közre s tíz év alatt mintegy 1000 növendék — köztük a mai gárda legjobbjai — kerül ki keze alól, 40.000 startot vezetett le és egyetlen halálos vagy súlyos baleset sem fordult elő. Harminc évig szünet nélkül repül, eddig 126 motoros és 47 vitorlázó típust repült. Csaknem 2000 órát töltött eddig levegőben. Idősebb fia maga is oktató. Vitéz Hefty repüli be az Aero-Ever-gépeket.

Irodalmi munkásságát felesleges méltatnunk hiszen lapunknak belső munkatársa, aki kezdettől fogva ismeri és érzi a sajtó és a propaganda erejét. Komoly szakcikkei, csakúgy, mint elbeszélései és élményleírásai élvezetes stílusukkal, magvas tartalmukkal repülők és laikusok számára mindig érdekes olvasmányt adtak.

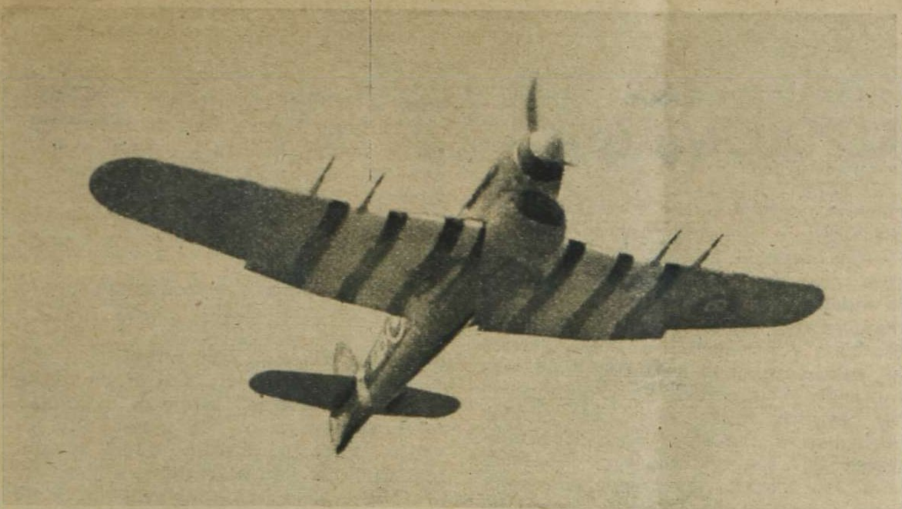
A ritka jubileum minket is örömmel tölt el és őszinte szívvel kívánjuk, hogy Frici bácsi még sokáig lehessen olyan áldozatos, kiváló vezető és szervező képességgel megáldott munkása a magyar repülésnek, mint az elmult harminc év alatt.

izmok, mereven figyeli a vadászt, amely ismét mögöttünk van. Újból támad. Megint az előbbi fogadtatásban részesítjük, de most nem fordul ki, hanem beül a vezérsík mögé. Igy nem tudjuk lőni, mert saját gépünket veszélyeztetjük. Alul láthatott belőle valamit a szerelő, mert ikergéppuskájának egybefolyó hangja túldörgi a motorokat is. Húzd meg a gépet, kiáltok a pilótának. Meghúzta, kibukkant mögöttünk a vadász alig 20 méter távolságban. Dolgoztak a géppuskáink, megszakítás nélkül lőttük, amíg egy gyors fordulóval el nem tűnt. Ezt sem próbálja meg mégegyszer. Nem úszta meg szárazon ezt a támadást, az bizonyos, de sajnos, mi sem. A jobb vezérsíkon tányérnyi lyuk, a kirobbant lemez úgy néz ki, mint egy salátafej. A törzsben is van találat, mondja a szerelő és a jobbtankból folyik a benzin. Ránézek az órámra. Azt hittem, fél órája harcolunk, pedig még csak öt perc telt el. Nincs oxigénem, elötték, szól a pilóta, le kell mennünk alacsonyabbra. Válaszolni nem tudok, mert a gép újból támad. Lőni már nem tudunk a pilóta fejrenyomja a gépet olyan hirtelen, úgy érzem, a szívem, meg a gyomrom a torkomig felszalad. Ezt a pillanatot használta ki a másik vadász, amely eddig csak mellettünk repült. Ránk fordult. Két hatalmas csattanást hallottam a gép orrából és fagyasztó hideg, orkánszerű szél kavargott a gépben. Hátranézve, látom, hogy a bombaoldó szekrény roncsai belógnak az oldalkormányig, három ablak kitört az orrban. Térképeim, ceruzák, jelzőtöltények, üres hüvelyek és mindenféle elmozdítható tárgy kavarog az 500 km-es bezúduló szélben. Nincs semmi bajom, mondja a pilóta, de ezt már alig hallom, mert nagyot pattan a fülem, a zuhanástól beszakadt a dobhártyám. A rádiós is közbeszólt, megint jön! Megmarkolom a géppuskát, olyan hideg, majdnem odafagy a kezem. A hidegtől vacogó fogakkal igyekszünk elhárítani a támadást. A jobbmotorunknak vége. Találatot kapott és leállt. Azonnal vízszintesbe repülünk. Segíts gyorsan, kiált a pilóta, merev a lábam a hidegtől, egyedül nem tudom tartani az oldalkormányt, mert nem lehet kitrimmelni a gépet, szétlőtte azt is. Letéptem a légzőálarcomat és ülésemnek nekifeszülve, két lábbal tartottam a kormányt. Egy motor ebben a magasságban nem bírja a gépet tartani, folyton süllyedünk. Nem tudom, hol járhatunk már, de számításom szerint még legkevesebb 5 perc kell az arcvonalig. Vajjon tudjuk-e magunkat addig tartani? Ki tudná megmondani? Támad ismét! A rádiós géppuskájának hangját elvágta egy éles csattanás. Megsebesültem, kiált fel, a jobbszememre nem látok. Az előtte levő 5 cm vastag páncélüveget szakította be egy lövés. Ahogy lenéz hozzám, látom, hogy behúnyt jobbszeme, arca csupa vér. Géppuskája meggörbülve félig kifordult helyéből. , Ez a vég, gondoltam magamban. Kékre zöldre fagytunk már valamennyien, alig tudja a pilóta is megdermedt kézzel a kormányt tartani. Én sem érzem sem kezem, sem lábam, ujjaim nem mozognak. Fogaim összeverődnek, amint kinyitottam a számat, hogy beszéljek. 2500 méter a magasságunk. Alulról támad az egyik, jelenti a hidegtől rekedt és remegő hangon a szerelő, s a következő pillanatban már dörög is a géppuskája. Ugyanakkor felül is megszólal a géppuska. Derék rádiósunk ülését átcsúsztatta az én géppuskámhoz és sebesülten, félszemmel, egykézzel harcol tovább. Egymásután küldi a sorozatokat a támadó felé. Én már csak arra tudok gondolni, hogy fázom, még az agyamat is hidegnek érzem. De elfelejtem mindezt, amikor a rádiós felordít, lelöttem, ég! Amennyire helyzetem megengedte, lenéztem a szerelő ablakához és pár pillanatra megláttam a gépet, amint fekete füsttel lángolva zuhan. Megélénkül a szerelő is, érezni az örömöt a hangjából, amint jelenti, pont egy falu mellé zuhant és felrobbant. 25 perce harcolunk, már a front felett kell lennünk. A másik vadász mégegyszer megpróbálkozott támadással, de ez nem mer közel jönni, nem akar a párjának sorsára jutni. Kísér bennünket még egy-két percig, azután megfordul és eltűnik. Megmenekültünk!

Közben a rádiós próbál összeköttetést kapni a repülőterünkkel. A hosszúhullámú adó nem működik, azt is találat érte. Csodálatosképpen a rövidhullámú jó és pár másodperc mulva már mondja is, hogy 158 fokkal kell repülnünk, tehát már saját területen vagyunk. SOS jelzéssel kérte a Qdm-et, rögtön kapta, azonkívül orvost is kért. 5 perc mulva feltűnt a repterünk betonja. Hasraszállunk, mást nem tehetünk. A szerelő felült a rádiós mellé. A repülőtér szélén értünk földet. Hatalmas csikorgással szakad le az alsó gondola és a felvágódó portól nem látunk a gépben semmit. Mire kimásztunk, ott állt mellettünk a segélygépkocsi és a bajtársak. A rádióst azonnal ápolás alá vette az orvos. Sápadtan, de az örömtől csillogó szemmel fogadtuk a bajtársak gratulációját megmenekülésünkhöz. Körüljárjuk a gépünket. A kifolyó benzin nagy tócsákban gyűlt össze alatta. 200 találatot kaptunk, amit hirtelen megszámoltunk. Nincs egy méternyi hely, különösen a jobbszárnyon, amely ép lenne. Csak a balmotor jó, ennek köszönhetjük, hogy hazaértünk.

Ezen a napon a századparancsnok személyzete is súlyos, de győztes légiharcot vívott. Ez volt a Tf. század egyik nehéz napja.

* *



Ujítások a repülőgépfegyverzetben

A légi harcok súlyosbodása, valamint a földi csapatoknak adott repülötámogatás hathatósabbá tétele erősen átalakítólag hatott a repülőgépek fegyverzetére. Annyira nagyarányú lett a fejlődés, hogy annak maradéktalan, teljes áttekintése egy cikk keretében teljesen lehetetlen. Mindazonáltal néhány érdekes adatot közreadunk, hogy olvasóink is érzékelhessék a repülőgépfegyverzet terén bekövetkezett, valóban nagyjelentőségű változásokat.

*

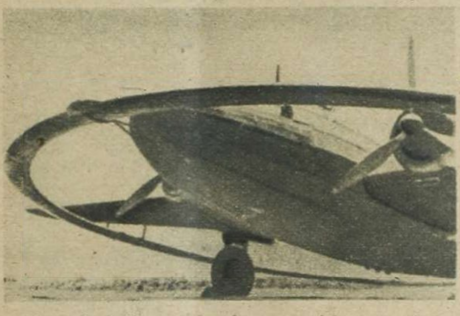
Pillanatnyilag a legnehezebb vadászgépfegyverzet a Hawker Typhoon gépen található. A négy drb. 20 mm-es gépágyú jellemző az új vadászgépfegyverzetre: csakis nehéz fegyverzet van a gépen, hogy nagyobb távolságról megnyithassa a hatásos tüzet ellenfelére. A percenként eltüzelt lőszer súlya (hüvely nélkül, a tiszta lövedéksúly) mintegy 300 kg. (Ebből a hatásos tüzidő nagyságára is következtethetünk, mert a korszerű vadászgép aránylag nagy hasznos terhe nem engedi meg tulságosan sok lőszer vitelét.)

Az angolok az Oerlikon-féle 20 mm-es gépágyút használják, amint ugyanez található a német Fw. 190. és Fw. 290. gépeken is. Pillanatnyilag a német Becker által még az előző világháború végén szerkesztett Oerlikon-gépágyú, illetve annak továbbfejlesztése a legjobb és legmegbizhatóbb repülőgépfegyver, melynek alkalmazását a németek előnyben részesitik a Rheinmetall-Borsig MG. 151. gépágyúval szemben, s amely most megkötött német-svájci kereskedelmi szerződés egyik legfőbb tárgya, a bombák és tüzérségi gránátok időzitőszerkezetén kivül.

*

Aknaszedő repülőgép is létezik. Bármennyire is fonákul hangzik, ezzel az angolok a német mágneses aknák ellen kényszerültek a légi aknaszedés érdekes és eddig páratlanul álló módjára. A közismert Vickers Wellington kétmotoros nehéz bombázógépet épitették át erre a célra. A gép orrán, szárnya alatt és farkán egy hatalmas fémgyürüt szereltek fel, ez mintegy két és fél tonna súlyú. A gép belsejében egy Ford gépkocsimotor hajtotta a generátort, mely a mágneses mező áramának szolgáltatására szükséges.

A gép 25—30 méteres magasságban repült a tengerszin felett és a fémgyű-



rüben keletkezett mágneses tér, a mágneses aknák robbantóművére úgy hatott, mintha azok felett fémhajók haladtak volna el, tehát az akna gyujtott és robbant. Ekkép nagy sebességgel és csaknem veszélytelenül nagy tengerrészek aknamentesitése sikerült. Később az aknaszedő Wellingtonokat leállították, mert újabb és jobb aknaszedési módokat kisérleteztek ki, főleg fahajók bevetésével.

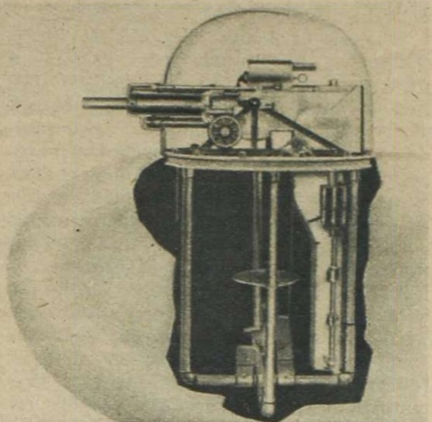
*

A 3600 kg-os „háztömbromboló-bomba" (block-buster) külsőleg egyáltalában nem hasonlít gyilkos lövedékhez, inkább békés tartályhoz. Rendkivül erős robbanóhatása van, repeszhatása csaknem semmi. A bomba gyujtása,



mely a bombalövész választása szerint még a levegőben való robbanásra vagy becsapódásra, esetleg időzitésre is beállitható, a köpenynek a robbanótestre utólag felszerelt középrészében van. A bombából a Lancaster kis távolságra két egységet, nagyobb távolságra egy egységet vihet magával.

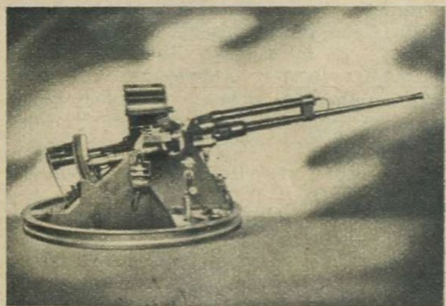
37 mm-es gépágyú is kerülhet repülőgépfegyverzetként beépitésre. A tervező American Armament Corporation merev és toronyépitésre egyaránt alkalmas fegyvert szerkesztett az AAC-37 mm gépágyúban.



Forgatható beépitésben — újabb hírek szerint a legnehezebb amerikai bombázók, így a Boeing B-29 és Consolidated B-32 bombázógépeken is megtalálható. Az ágyútorony elmés rendszer segítségével teljesen kiegyensúlyozott, úgyhogy a fegyver és a ráható légnyomás súlya nem terheli a lövészt s így a célzás is megbizható s a célkövetésnek sincs akadálya.

*

Az említett Oerlikon-gépágyú is készül forgatható toronykivitelben. A fegyver elektro-hidraulikus távirányítású, mivel a fegyverre ható súly és légerők a lövészt is rendkivüli módon terhelnék és a pontos célkövetésben zavarnák. A 20 mm-es FFS/DS gépágyú alkalmazására vonatkozólag több részletet még nem tudunk, minthogy azon-



ban merev változata a legteljesebb mértékben bevált, valószínű, hogy megfelelő toronyrendszer kisérletezése után ez a gépágyú is valamennyi hadviselő félnél elterjed.

Érdekes egyébként, hogy a könnyű gépágyúk terén a többi, egyébként rendkivül fejlett haditechnikával rendelkező államnak mennyire utat mutat a svájci, dán és svéd fegyvergyártás. Oerlikon, Madsen és Bofors konstrukciói szabnak utat e téren az egész világnak, s a többi konstrukciók ennek részben licencmásolatai, részben utánzatai.

*

A repülőgépfegyverzet korszerüsitésére e néhány kiragadott példa talán megfelelő izelitő. Esetleg alkalom nyílik az elkövetkező időben az egyes géptipusok fegyverzeti problémáinak rendszeres vizsgálatára is.

ne.

REPÜLŐFILMHEZ – REPÜLŐMUZSIKA

A Magyar Sasok jeleneteinek összeállításakor alkalmunk volt hallani a film zeneszámait is. Különösen feltünt a lendületes repülőinduló, melynek motivumai az egész filmen végigvonulnak. Az első magyar reprezentativ repülőfilm zenéje semmivel sem marad el a cselekmény érdekessége és a felvételek szépsége mögött, s ez nem kis dolog, hiszen egy film sikerét döntő módon befolyásolhatja a kísérőzene.

A Magyar Sasok zenéjét Dolecskó Béla, egyik tehetséges és sikerekben igen gazdag komponistánk szerezte. Jónéhány operett és rengeteg magyar film zenéje dicséri munkáját és ő szerezte a honvédség számára készült katonai oktató- és kultúrfilmek kísérőzenéjét, (ezek óriási sikereket arattak külföldi szakkörök előtt is). A nagyközönségnek bemutatott katonai tárgyú filmek zenéjét mind ő írta, így szinte kézenfekvő volt, hogy a Magyar Sasok esetében is Dolecskó Béla segítségét veszik igénybe.

Felkerestük otthonában, hogy a Magyar Sasokkal, illetőleg a repüléssel kapcsolatos benyomásairól és a film zenéjéről beszélgessünk néhány szót. Munkában elmerülve találjuk, — de a Magyar Sasokról lévén szó, — készségesen felel kérdéseinkre. Nagy hévvel és lelkesedéssel beszél a filmről, látszik, hogy szívén fekszik a siker...

— Már több mint tíz éve készítem a magyar filmek zenei részét — mondja — és a Magyar Sasok épen az ötvenedik film, melynek kísérőzenéjét én írom s talán ez is részben oka annak, hogy soha ilyen lelkesedéssel nem fogtam munkához, mint most. Rengeteg elfoglaltságom mellett is örömmel vállaltam ezt a feladatot és boldog vagyok, hogy az első magyar repülőfilm megteremtésénél közreműködhettem. Remélem, munkámmal használni fogok a magyar repülés nagy ügyének.

— Mi a véleménye a filmről általában? — kérdezzük.

— Örülök, hogy végre olyan film kerül a közönség elé, ahol minden egyes néző annyira közel kerül a repüléshez, hogy szinte ő maga is repül. Végre egy film, amely a repülés minden rejtélyét és szépségét megismerteti az emberekkel! A Magyar Sasoknak — bár a meséje magábanvéve is igen kedves — nincs főszereplője! *A főszerepet a repülőgép játssza!*

— Ezek a mondatok repülő vagy repülésért rajongó ember a gondolatai lehetnének . . . — jegyezzük meg.

— A repülés mindig rendkívül tetszett nekem — válaszolja lelkesen — és mindig vonzott. Ha csak tehettem repülőgépre ültem; persze csak utasgépre. A repülésben benne van a földtől való elszakadás lendülete és a szabad szárnyalás érzése. Zenei szempontból nagyon hálás téma és minden taktusban a repülés érzésének kifejezésére és visszatükrözésére törekedtem. Azt hiszem, sikeresen. Már csak azért is különös szeretettel foglalkoztam a tárggyal, mert a magyar hadsereg és annak legfiatalabb és legdélcegebb fegyverneme a film szereplője, a cél pedig a repülés gondo-



latának minél szélesebb körben való megkedveltetése — teszi még hozzá.

— Technikailag mi a módja a filmzene megírásának? — tesszük fel a kérdést.

— Egészen különleges a módja — magyarázza. Először is kétfelé kell választanunk a filmben szereplő zenét. Egyik a filmen végigvonuló és jeleneteket aláfestő kísérőzene, a másik csoportba tartoznak az önmagukban is megálló egyes számok, az úgynevezett slágerek. A slágereket — miután persze már ismerjük a film tartalmát és a szám jellegét — előre megírjuk. Ezeket azután oda teszik a filmbe, ahol éppen kellenek.

— A kísérőzenével egészen más a helyzet. Ezt csak akkor lehet megírni, amikor a film már teljesen készen van. Amint a filmet összeállították, megnézem a levetítését. Jegyzeteket készítek, hogy mikor milyen jelenet fut és mennyi ideig, tehát milyen jellegű zenei aláfestés szükséges. Rendkívül fontos tudnom a jelenet időtartamát — például azt is, hogy 1 perc alatt 27 méter film fut le vetítés közben —, mert a zenének másodpercnyi pontossággal kell a képhez illeszkedni. A kísérőzene írásához tehát két dolog szükséges: jegyzetek és stopperóra — folytatja mosolyogva.

— Természetesen nem könnyű munka jó aláfestőzenét csinálni, mely mindvégig érdekes és változatos. A zenével rengeteg sokfélét kell kifejeznem. Érzéseket, hangulatokat kell érzékeltetni, örömet és bánatot kifejezni, izgalmat, félelmet ébreszteni. Ha a kép úgy kívánja, mint pl. csatajelenetnél, megfelelő zajokkal kell aláfesteni. A kész zenét film-, azaz hangszalagra veszik fel és ugyanúgy, mint a vágáskor a beszédhangot és képet kopírozzák össze, úgy szinkronizálják most ezek mellé harmadiknak a zene szalagját. Előfordul, hogy ezeken kívül még két-három szalag fut, a különböző zörejek részére. Ezt a munkát keverésnek hívják.

— A Magyar Sasok zenei része mennyire kész?

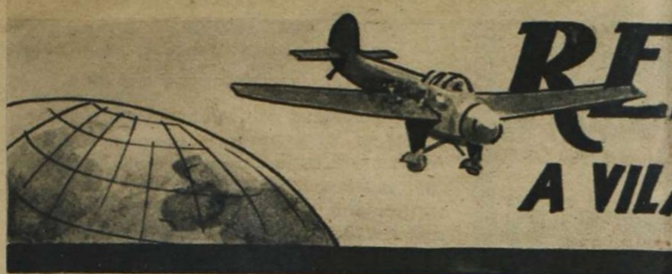
— A „slágerek" már mind készen vannak és a nagyközönség is hallhatta a multkori, rádióban közvetített szerzői estem keretében a két főszámot: egy keringőt és a repülőindulót. Ez utóbbit különösen nagy szeretettel komponáltam és remélem jól is sikerült. Ezeken kívül lesz még több szám a filmben, pl. Cselényi József dalbetéte. Nem túlzok, ha azt mondom, hogy több muzsika lesz ebben a filmben, mint akármelyik magyar játékfilmben. A kísérőzenét a napokban kezdem el írni, amint a film vágása teljesen befejeződött.

— Milyen zenekar játszik a Magyar Sasokban? — kérdezzük.

— Természetesen a Légierők Zenekara, Doroszlay Károly vezényletével. A kitünő együttes bizonyára a lehető legjobban fogja tolmácsolni elgondolásaimat, melynek eddig ismert részletei máris népszerűek mind a repülők, mind pedig a nagyközönség körében. A repülőinduló pedig hátha megtetszik anynyira, hogy az illetékesek azt fogják a m. kir. Légierők hivatalos indulójává kinevezni . .

Látszik, hogy örül eddigi sikereinek. A Magyar Sasok bemutatója után biztosan bőven lesz része elismerésben. Nem akarjuk tovább akadályozni munkájában, búcsúzunk és azzal a tudattal távozunk Dolecskó Bélától, hogy a Magyar Sasok sikeréhez feltétlenül segítőleg fog hozzájárulni a remek kísérőzene.

Stirling György



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA. SZERVEZÉS

A repülő vezértábornagyi rendfokozatot, amely eddig csak a német és az angol hadseregben volt rendszeresítve, ezentúl Szovjet-Oroszországban is bevezetik.

*

Sztalin egyik napiparancsából megállapítható, hogy a szovjet arcvonal középső szakaszán a légierőket Golovanov repülőtábornagy vezényli.

*

Repülőezredesnővé nevezték ki William Welsh angol repülőtábornagy feleségét, aki egyúttal átvette a parancsnokságot az RAF segédszolgálatánál alkalmazott nők (WAAF) felett.

*

Hulbert brit repülőalezredes, konzervatívpárti képviselőt nevezték ki összekötőnek a nagybritanniai lengyel hadsereghez Cazalet ezredes helyére, aki Sikorsky miniszterelnök lezuhanásakor szintén életét vesztette.

*

Spanyolországban a légügyi minisztériumnak új épületet emelnek.

*

Kindelan altábornagy, volt spanyol légügyi minisztert kinevezték az új katonai akadémia parancsnokává.

*

A Földközi-tenger térségében harcoló angolszász légierők öt csoportból állanak.

1. Hadműveleti bombázó csoport nehéz bombázókkal (repülőerődökkel), közepes bombázókkal (Mitchell- és Marauder-gépekkel) és éjjeli bombázókkal (Wellington-gépekkel). Parancsnokuk: Doolittle amerikai tábornok.

2. Harcászati célra alkalmazott légierők — Coningham brit repülőtábornagy parancsnoksága alatt — melyek köteléket alkotnak Ezek

a) sivatagi légierők, amelyek főkép »Spitfire«- és »Kittyhawk«-mintájú bombázó vadászokkal vannak felszerelve;

b) harcászati bombázók Mitchell-, Boston- és Baltimore-bombázókkal. Az utóbbiak főleg a sivatagi légierőket támogatják;

c) légi támogató csoport, amely Olaszország nyugati partvidékén hajt végre hasonló feladatokat, mint a sivatagi légierők Afrikában.

3. Tengerparti légierők parancsnoksága, amely torpedóvető alakulatokból és felderítő alakulatokból áll. Ezek az alakulatok Marauder-, Baltimore-, Beaufighter- és Blenheim-gépekkel vannak felszerelve.

4. A földközitengeri légiszállító szolgálat Dakota- és Liberator-mintájú gépekkel látja el feladatát.

5. A középkeleti légierők parancsnoksága (Douglas vezértábornagy vezetése alatt) a Tripolisztól keletre harcoló egységeket egyesíti.

*

Szoros együttműködés áll fenn a brit és az amerikai haditengerészet légierői között — írja a német IDL a »Times« tengerészeti szakértőjének közleménye alapján. A repülőgéphordozókat kölcsönösen egymás rendelkezésére bocsátják. A csendesóceáni vizeken épúgy harcolnak brit repülőgéphordozók, mint amerikai repülőgéphordozók a Földközi-tengeren. Előfordul, hogy amerikai repülőgépek brit hordozók fedélzetén vannak alkalmazva és megfordítva. A brit haditengerészet repülőtisztjeinek legnagyobb részét amerikai iskolában képezik ki. Az amerikai repülőiskolákba kiképzésre küldött angol pilóták egy idősebb brit tengerésztiszt parancsnoksága alatt állnak. A washingtoni haditengerészeti minisztérium légügyi főcsoportjának egyik osztálya intézi a brit haditengerészet légierőinek Amerikával kapcsolatos ügyeit s ez az osztály csupa angol tisztekből áll.

*

Roosevelt kijelentette az amerikai »flottanap«-on, hogy az amerikai flotta 20.000 repülőgéppel rendelkezik. A szenátus elnöke szerint a haditengerészet 1943 júniusban 2000 új repülőgépet kapott — írja a német IDL.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A braziliai új repülőmotorgyárban 1944. elején kezdődik meg a munka. A gyár 2500 munkást foglalkoztat. A háború után traktorokat fognak gyártani.

*

Mexikóban repülőbenzingyárat rendeznek be az Észak- és Dél-Amerika, valamint Afrika felé vezető légiforgalom szükségletének biztosítására. A gyár amerikai licencia alapján 100-as oktánszámú benzint fog előállítani. A gyártási kapacitás ismeretlen.

*

Az Armstrong Whitworth »Ensign II.« mintájú angol sebesültszállító repülőgépeken — a német IDL szerint — 40 könnyű vagy 20 nehéz sebesültet lehet szállítani orvossal és ápolónővel együtt. Sebessége: 290 km/óra, legnagyobb repülőtávolsága 2250 km.

*

Az angolok új bombacélzó készüléket szerkesztettek, amely 1120 alkatrész helyett 840 alkatrészből áll és 40 kg helyett csak 25 kg-ot nyom. Amerikában is gyártják.

Szovjet repülőgépekről ejtőernyővel ellátott torpedókat dobtak a norvég partok előtt közlekedő német hajókaravánra. A 2000 m magasról ledobott torpedók egyik hajóban sem tettek kárt, mert a hajók a lassan ereszkedő torpedók elől elmenekültek.

*

Egy cseh repülőlövész, aki a brit légierők kötelékében szolgál, zuhanórepülés közben a tüdejében éles fájdalmat érzett. A Röntgen-vizsgálat megállapította, hogy a rekeszizma átszakadt és gyomra az így támadt nyíláson át a mellkasába szorult. A sérülést műtéti úton rendbehozták. Ezen az eseten okulva vizsgálatokat végeznek az angolszász légierőknél, mert nem tartják lehetetlennek, hogy más esetben is előfordulhatott hasonló sérülés.

*

Az amerikai Brewster-repülőgépgyárban megejtett vizsgálat szerint a gyár szállításaiban mintegy 18 hónapos késedelem állott elő. A cég zuhanóbombázó gépeket, valamint fedélzeti vadászgépeket gyárt az amerikai és a brit haditengerészet részére. A gyár azonban többet törődött azzal, hogy magas munkadíjakat és osztalékokat fizessen ki alkalmazottainak, illetve részvényeseinek, mint azzal, hogy a gyárat a rendelkezésre álló anyagi eszközökkel korszerű színvonalra emelje és a programot végrehajtsa.

*

Az alaskai légi és tengerészeti támaszpontokhoz 1600 km hosszú távvezetéket építettek az üzemanyagutánpótlás megkönnyítésére.

A General Motors southgatei gyára Kaliforniában eddig harckocsik előállításával foglalkozott. 1943 szeptember 1-én a harckocsik gyártását beszüntették és az üzemet a Douglas-repülőgépgyár vette bérbe, amely az üzemet repülőgépalkatrészek gyártására állítja át.

Az amerikai Ford-motorgyár repülőgépsárkányok és motorok építésén kívül magassági repülőgépekhez szükséges turbo-kompresszorok gyártásával is foglalkozik. Súlya: 62 kg.

*

Az amerikai repülőgépgyárak vezetőségének sok gondot okoz a munkahelyeikről ok nélkül távolmaradó munkások megrendszabályozása s az ilyen távolmaradások számának csökkentése. A Consolidated-gyár egyik munkavezetőjének javaslatára sorsjegyeket osztanak ki azok között, akik ellen a távolmaradás szempontjából nem merült fel kifogás és havonta többezer dollár értékű nyereményeket osztanak ki hadikölcsönkötvényekben az ilyen munkások között. A Consolidated-gyár már 70.000 dollár értékű nyereménykitvényt osztott ki, de ennek eddig állítólag még semmi eredménye sem volt.

*

Az igazi magyar szeretet ünnepét ülte meg huszonkettedikén a Tubus- és Kupakgyár Rt. népes családja is és hogy a jóakarat, az együttműködés és a dolgos magyar asszonyi szív mily csodálatos eredményekre képes, azt itt tapasztalhattuk legjobban. Ezt a vállalatot még csak rövid ideje vezeti magyar asszony, de ez alatt a rövid idő alatt is nagyszerűt végzett. Dr. Szmrecsányi Dénesné az idén hívta életre balatoni üdülőjüket, de emellett a gyárban is szép munkásjóléti és szociális munka folyik. A dolgozó magyar anyák gond nélkül végezhetik fáradságos, termelő munkájukat, mert apró gyermekeikre szakavatott, édes anyai meleget sugárzó óvónő és dada ügyel fel, tanítják őket, ápolják, játszadoznak velük, mint igazi pajtások. Itt nincs elhagyott munkásnő, itt a vállalatnak van saját otthona, tiszta, újonnan berendezett családi fészke. A vállalati étkezde kifogástalanul működik s karácsonyi ünnepélyük a vállalat vezetőjének, egy igazi, melegen érző magyar asszony szívének csodálatos himnuszát zengette. Kis pöttömnyi magyarok énekeltek, szavaltak, színdarabot játszottak és minden munkatárs megkapta a maga emlékét, ajándékát. A vállalat életének húsz, munkában eltöltött esztendejét zárta le ez a magyar este, hogy megerősödve bízzék a magyar munkában, a magyar kitartásban és egy boldogabb, szebb magyar jövőben.

*

Meghitt ünnepség keretében ünnepelte meg Karácsonyt a Repülőgépgyár Rt. vezetősége és munkássága a csepeli gyártelepen.

RÉVAI

NAGY SIKEREI:





V.

— Repülő család... — ismételtem Pista megállapítását. — Igen, mi tényleg repülő-család vagyunk a szó legszorosabb értelmében.

— Amióta szüleim is repülnek, azóta otthon, jóízű vacsora után éppoly szakszerű beszélgetéseket és vitákat folytatunk a repülés különböző kérdéseiről, mint akár egy repülőtér tisztiétkezdéjében, a hosszú, fehér asztal mellett, bajtársi körben.

Ahogy ott üldögéltünk a gyepen, lábunk előtt a festői panorámával, mint színes film-mozaik futott végig lelki szemeim előtt ez az elmult tizenkét esztendő; több mint egy évtized örömök, csalódások, sikerek, kudarcok tovapergő változata, felfűzve egy láncra, szorosan egymás mellé, hézag nélkül, gyakran egymásba ölelkezve, összekeveredve kaotikus összevisszaságban, elválaszthatatlanul egymástól... Igen, a kedélyek és eredmények örök kapcsolatának színuszgörbéje volt ez az elmúlt évtized. Állandó hullámzás a felfelé ívelő csúcs és a mélypont között. Ma is ez s ez lesz holnap és holnapután is...

— Egyszer, ha lesz egy kis fölösleges időm — beszéltem tovább Pistához — elő fogom keresni azokat a feljegyzéseket, amelyeket I. fokú pilótaképzésem idejében vetettem papírra. Sok kedves, mulatságos epizód tarkította a komoly munka óráit, amelyeknek legnagyobb részét már elfelejtettem.

— Néhány apróság azért még így is élénken él emlékezetemben, mint például egyik bajtársam tragikomikus esete egy alaposan elszámított leszállással. Jenőke akkor már párnapos egyedülrepülő volt I. fokon és kétségtelenül egyik legjobbkezű növendék évfolyamtársaim között.

— Az indulási vonalon álldogáltunk rendszertelen csoportban és egyszer csak arra lettünk figyelmesek, hogy századparancsnokunk kidülledt szemekkel, szitkozódva figyeli az egyik leszállni készülő Hungáriát (Hungária = I. fokú iskolagép 1931-ben). A bennülő növendék már fölvette a gépet a siklásból, de úgylátszott, kissé elszámította magát, mert még legalább tíz méterrel volt a talaj fölött. A gép sebessége rohamosan csökkent, a növendék pedig csak tartotta tovább abban a magasságban; egy centivel se engedte közelebb a földhöz.

— Kiáltani szerettünk volna, hogy: „magasan vagy!" „engedd közelebb!" „át fogsz esni!", de természetesen a kiabálással nem értünk volna sokat, mert bajtársunk többszáz méterre volt tőlünk és az amúgyis sistergő gépben lehetetlen meghallani a kiáltást.

— Miközben századparancsnokunk a legkülönbözőbb „becéző" neveket sorolta fogai között a leszállást végző bajtársunk rovására, a gép lassan kilebegett, azután elvesztve sebességét, hirtelen süllyedni kezdett, majd tompa puffanással letottyant a gyepre.

— Jenőke — mert ő volt a delikvens — érezte, hogy a leszállást elhibázta, de mivel a gép viselkedésén semmi rendellenességet nem észlelt, gázt adott és tovább repült.

— Századparancsnokunk bosszankodva küldte az indítótisztest, hogy fusson ki a repülőtér közepére és zászlóival intse be a gépet, amikor az majd ismét leszáll.

— Jenőke kényelmesen végigrepülte az iskolakört, azután pedig olyan szép leszállást csinált, hogy az még egy öreg oktatónak is becsületére vált volna. Feladatát elvégezte és így akkor is begurult volna, ha történetesen az indító nem is integet olyan kétségbeesetten zászlóival a gépe felé. Talán észre se vette...

— Hanem amint közelebb került hozzánk, mind furcsább formája lett a gépnek. Eleinte nem tudtuk volna megmondani, hogy tulajdonképpen mi a furcsa rajta, csak kutatva figyeltünk, amint duruzsoló motorral, lomhán billegett felénk.

— Azután egyszerre ránkjött a nevetés. Szegény, jó, öreg Hungus pokoli látványt nyújtott. Az átejtett leszállás következtében a futómű tengelye teljesen meggörbült, a két kerék csámpásan befelé dőlt, a rúgózást szolgáló gummihuzalok mind elszakadtak és a futómű dúcai ráfeküdtek közvetlenül a tengelyre, ami által az egész gép alacsonyabb lett, a légcsavar majdnem a földet söpörte és a rúgózás nélkül maradt famadár szomorúan, mintegy fülét, farkát leeresztve zötyögött el előttünk. Valami furcsa, megrokkant szitakötőre emlékeztetett.

— Hogyan, hogyan nem, Jenőke valahogy mindebből semmit sem vett észre és a helyzet komikumát csak még fokozta, hogy feszesre kapcsolt bőrsapkájából lilásvörösre színeződött, pufók arca angyali vidámsággal sugárzott felénk. Szinte neheztelő fintort vágott, amikor azt látta, hogy egymásba kapaszkodva, fuldokolva nevetünk mulatságos bevonulásán.

— Századparancsnokunk ekkor már nem is nézett feléje. Hátat fordítva a beguruló gépnek, a levegőbe meredt. Bizonyára szidta magában a tökéletlen, botkezű növendékét, akit az Úristen csak azért teremtett, hogy az ő féltett gépeit tönkresilányítsa...

— Jenőke közben kiszállt az ülésből és mintha misem történt volna, anélkül, hogy gépét akár egy pillantásra is méltatta volna, elindult századparancsnokunk felé, hogy szabályszerűen jelentkezzék.

— „Százados úr alázatosan jelentem, öt felszállás!" — tisztelgett ártatlan szemekkel, feszesen parancsnokunk előtt.

— Vésztjósló csönd... Századparancsnokunk ekkora jóhiszeműség láttára megnémult. Lassan közelebb szivárogtunk hozzájuk, hogy minden szót halljunk, mert sejtettük, hogy Jenőke nem ússza meg az elgörbített tengelyt szárazon.

— „Öt felszállás?" — kérdezte csendesen századparancsnokunk és csípőre tette a kezét. Ez rossz jel volt, mert a kezét csak akkor szokta a csípőjére tenni, ha nagyon dühös volt.

— „Öt felszállás?" — ismételte halkan. — „Más semmi?"

— Jenőke értelmetlenül meredt rá. Már kezdte sejteni, hogy valami nincs egészen rendjén.

— „És hányszor szállt le Növendék?!" — kérdezte századparancsnokunk már kissé emeltebb hangon.

— Jenőke pár pillanatig töprengve hallgatott, azután bizonytalan hangon jelentette a magától értetődő választ:

— „Ötször."

— „Ötször?... Ördögöt ötször... Négyszer Növendék! Érti?... Négyszer!" — jött mindjobban lendületbe századparancsnokunk. — „Négyszer!... Mert egy leszállást nem maga végzett Növendék, hanem a gép! Érti, Növendék?... A jó, öreg gép szállt le maga helyett! A gép, melyben a legkisebb csavarnak is több magához való esze van, mint egy I. fokú növendéknek! Mért néz úgy rám, mintha fogalma se lenne arról, amiről beszélek?... Tíz méteren kilebegtette a gépét és tíz méterről esett át. Szerencséje, hogy a tervező mérnökök beleszámolták a futómű építésébe az ilyen magához hasonló szerencsétlen növendékek ügyetlenségeit és a futómű kibírta az átesés igénybevételét, mert különben már a segélykocsi hordágyán elmélkedhetne arról, hogy hogyan is kell egy repülőgéppel leszállni..."

— Századparancsnokunk még néhány pillanatig bosszusan szemlélte a megszeppent Jenőkét, azután odafordult az egyik közelben álló oktatóhoz: „Főhad-

nagy úr, a növendék visszakerül dopplira.“

— Jenőke megsemmisülten botorkált közénk és még mindig nem értette, hogy tulajdonképpen mi is történt vele. Csak amikor odavezettük gépéhez szaladt ki a száján két szó: „Hú-ha...“

— Azután az se volt éppen utolsó eset, amikor az egyik oktató szoktatórepülésre vitte az egyik növendéket. Ennek a jelenetnek magam nem voltam ugyan szemtanuja, de elmesélem, mert mi is sokat derültünk rajta.

— Gyönyörű, verőfényes, nyári nap volt. Az illető oktató beült növendékével — aki még sohasem volt levegőben — a gépébe és fölszállt vele. A növendék módfelett élvezte a különleges élményt, mozgolódott, nézelődött az első ülésben, majd egyszer egészen hátrafordult az oktató felé és hogy túltegyen a motor zúgásán, az erőlködéstől eltorzult arccal kiáltotta:

— „Szép... kék... az ég!“

— Az indulási vonalon állók csak annyit láttak, hogy egy gép hirtelen fejreáll a levegőben, meredeken zuhanni kezd a föld felé, majd a legrövidebb irányból leszáll; az oktató fölugrik az ülésben, egyik karjával megragadja az előtte ülő növendék vállát és rákiált:

— „Mi ég?!... Mi ég?!“

— Elképzelheted, Pista — mosolyogtam magam is, tudjisten hányadszor ezen a komikus történeten. — hogy milyen kacagás tört ki az indulási vonalon, amikor pár pillanat mulva a növendék és az oktató közötti félreértés tisztázódott. Természetes, hogy az oktatók kiadós sörözést róttak ki oktató-bajtársukra.

— Tudod, a sörözés már olyan repülőhagyományféle. Nyáron az ember a repülőtéren mindig szomjas és egy-egy pohár sör mindig jólesik. Igy alakult ki nálunk is az a szokás, hogy ha valaki valami hibát követett el, akkor a repülés vezetője vagy a bajtársak közössége együttes szavazattal egy-két vagy több üveg „családi“ hozatására itélte az illetőt. Forróbb napokon elég volt, ha az ember csak egy rossz viccet mesélt el, már hozathatta is a sört.

— Időközben pedig mindnyájan megtanultunk jól leszállni és megkezdődtek részünkre az ú. n. feladatrepülések. Minden növendék kapott egy gyakorlótégteret és ott végezte az enyhe, éles fordulókat, csigavonalú emelkedést, siklást, amit akkor még „spirál“-nak mondtunk, egyszóval a minden napra előírt gyakorlatokat.

— Nyár derekán jártunk már, amikor a vizsgarepülésekre került a sor. Micsoda izgalmakkal teli napok voltak azok! Meghatározott magasságban fordulókat kellett végrehajtani, azután két kijelölt pont fölött nyolcast repülni és végül barográffal fölemelkedni 2000 méterre. Ez volt a magassági repülés.

— Magassági repülés... Milyen mulatságosan hangzik ma: 2000 méter és magassági repülés. Ma, amikor a korszerű gépek szolgálati magassága 10.000 méter körül jár...

— Van is egy fényképen abból az időből. Ott állok a HA—UAQ jelzésű Udet mellett bőrsapkában, bőrkabátban, ejtőernyőhevederrel, egyik kezemet a bőrkabátom nyílásába dugva, mint győztes Napoleon. A kép alá ezt a szöveget írtam: „Magassági után.“

— Igen, ma elmosolyodom, ha fényképező albumomnak ezt az oldalát fellapozom, de akkor nem mosolyogtam rajta. Akkor ez halálosan komoly dolog volt az én számomra. Ez a repülés és ez a kép azt jelentette, hogy a magam választotta pályán elérkeztem az első határkőhöz. Kiálltam az első erőpróbát és első pilóta vizsgámon jól megfeleltem. Ez a vizsga azt jelentette, hogy mindenfajta I. fokú gépet jogom van egyedül repülni. Ez volt az a nagy pillanat, amelyen már nem csupán kötelességeim voltak a repülés terén, hanem jogaim is.

— És az 1932. év nyara repülő életem egyik legboldogabb szabadságát jelentette.

(Folytatjuk.)

v. J. Á.

KARÁCSONY AZ AERO-EVER GYÁRBAN

Az Aero-Ever Kft. nem csupán kiváló repülőgépeiről, hanem a gyár vezetőségének szociális gondolkodásmódjáról is nevezetes. A gyár személyzete egyetlen nagy családként dolgozik együtt, élén főnökével, Rubik Ernővel. Ez az általános összhang természetesen megfelelően megnöveli a munkateljesítményt is és minden téren érezteti kedvező hatását.

Hagyományos szokás az Aero-Ever gyárban, hogy karácsony ünnepe előtt meghitt hangulatú kis ünnepségre gyülik össze minden alkalmazott és a baráti együttműködés jegyében ünnepli meg a Szeretet ünnepét. Megszűnik itt minden alárendeltségi viszony és az őszinte barátság érzésében oldódik fel az ünnep hangulata. Nem főnök és alkalmazott, nem művezető és segédmunkás van itt jelen, hanem: *munkatársak.*

Az idei ünnepen is ez a magyarosan-őszintén baráti hangulat jellemezte az együttlétet. Itt volt a gyár vezetősége, de ezenkívül a gyár barátai is — (köztük Stolte János is ott feszített vadonatúj aranykoszorus jelvényével) — repülésügyünk vezetői közül számosan. És természetesen hiánytalanul megjelent a gyár teljes személyzete, Rubik Ernő minden munkatársa.

Az ünnepi beszédek kivétel nélkül utaltak a gyár óriási mértékű fejlődésére. Rubik Ernő maga mondotta, hogy megsokszorozódott munkatársainak száma az első karácsony óta, mikor alig tizenötödmagával ült az egyik szerelőteremben s most immár a gyár nagy szerelőcsarnokát teljesen megtöltötte az Aero-Ever-munkások és barátok serege. Ez a gyár a magyar repüléssel együtt nőtt naggyá és ma már nélkülözhetetlen láncszem repülőiparunkban — gépeinek hírét messze országunk határain túl is ismerik.

Külön jutalomban részesültek azok a munkatársak, akik az első évtől kezdve, immár több, mint öt éve dolgoznak a gyárban és így a legnehezebb időket is átélték, mindvégig kitartva szeretett főnökük mellett. Vállvetett munkával segitették diadalra a Rubik-madarakat és most már a legújabb Aero-Ever-„fióka“, a Móka új változata függött a hallgatóság feje felett, gyönyörű vonalaival korszerűség és célszerűség tekintetében az utolsó szót képviselve. Ajándékban részesült minden jelenlevő, a figyelmes gondoskodás senkit sem hagyott ki. A szónokok sorában meg kell említenünk Rubik Ernőt, valamint vitéz Bánomy főjegyzőt, a gyár régi, szinte atyai jóbarátját, vitéz Hefty Frigyest. Az ünnepélyt a Himnusz hangjai zárták le.

Ez az ünnepély is megerősítette azt a rendkívüli bajtársi szellemet, amihez hasonlóval kevés magyar üzemben találkozunk és ami talán éppen az egyik titka a Rubik-gépek és az Aero-Ever sikerének.

ne.

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A felhők súlya fontos szerepet játszik a légnyomásváltozásban. A felhők apró vízcseppeket tartalmazó levegőjének vizsgálata kiderítette, hogy a legtöbb víz — m^5-ként 5 g — a zivatarfelhők belsejében fordul elő. Az ilyen felhőből kihatárolt 1 m^2 keresztmetszetű, 1 km magas levegőoszlop tehát 5 kg vizet tartalmaz. Ez 1:2070-ed része a légkör egész magasságán végignyúló száraz levegőoszlop súlyának, tehát 0.4 mm-rel növeli meg a talajon mért légnyomást. Minthogy a zivatarfelhők nem 1 km, hanem átlagban 4—6 km magasak, a zivatarfelhők egész hosszán végignyúló oszlop viztartalma körülbelül 1.5—2.5 mm légnyomásnövekedést okoz. *Ennek minden bizonnyal jelentős része van a zivatarfront átvonulásakor meginduló hirtelen légnyomásemelkedésnek.*

*

A felhőmentes napok gyakorisága a Föld különböző részein igen különböző lehet. *Közép-Európában átlagban évenként 10 olyan nap van, amikor az ég teljesen felhőtlen. Batáviában (Jáva szigetén) azonban csak minden 26. esztendőben fordul elő egy ilyen nap.*

*

A repülők előtt már régóta ismeretes az a tapasztalati tény, hogy bizonyos hegyek (hegyvidékek) felett igen gyakran s mások felett aránylag ritkán észlelhetők széllökések. E jelenségek magyarázata az uralkodó szélirány és a hegy kölcsönös helyzetétől függ: *ha a hegy vonulásának és az uralkodó szélnek iránya egymásra merőleges, úgy erősebb s ha egymással párhuzamosak, úgy csekélyebb a széllökéstevékenység.*

*

Belgiumban, Liège-től északra, a Meuse völgyének egy kis részén napokig tartó, sűrű köd szokott keletkezni s *ennek következményeként 1930 december havában igen sok ember és állat megbetegedett, sőt 60 ember meg is halt.* A ködbetegség a légzőszerveket szétroncsolta s a lakosság *ködgyilkosnak* nevezte el. Valószínű, hogy a köd önmagában véve ártalmatlan s a betegséget valamiféle olyan légköri tisztátlanság okozza, mely a köddel egyidejűleg lép fel. Annakidején a háláleseteket a háborús mérgesgázok rovására írták. Ez a vélemény azonban csak rosszindulatú vádaskodás volt, mert ilyesfajta ködbetegséget már a háborús mérgesgázok felfedezése előtt is észleltek, legelőször 1897-ben.

*

A hegy — hidrodinamikus okok miatt — megnöveli a szél sebességét. A folyó áramlási sebessége is megnő, ha keskenyebb mederben áramlik tova. Ugyanez a helyzet áll elő a légáramlás esetében is: a hegy, mint minden egyéb akadály, összesűríti az áramvonalakat, azaz megkicsinyíti a légáramlás keresztmetszetét. Emiatt már házak, erdők felett is fellép a szélgyorsulás, a hegyek környékén azonban sokkal nagyobb mérvben. A mérések azt mutatják, hogy *a gyengébb szelek 30—40 százalékkal és az erősebbek körülbelül 20 százalékkal gyorsulnak fel.*

*

Az emelkedő terep irányában az időjárás — általában — *rosszabbodik*, ezért a gép alatt elterülő terep magasságát ajánlatos mindig ismerni.

*

A délibáb csalóka jelensége néha még a csaták sorsát is eldöntötte. Igy például a mezopotámiai hadszíntéren a török csapatok visszavonultak azért, mert a délibáb a valóságosnál nagyobbnak mutatta a támadó angol erőket. Sőt, egyszer a délibáb teljesen elfödte a közeledő csapatokat úgy, hogy a támadás — a török hadifoglyok vallomása szerint — láthatatlan volt.

*

Hogy mi minden hullott már az égből, arra nézve álljon itt a következő felsorolás: *virágpor, hal, béka, hüllő, giliszta, rovar, patkány, egér, moszat, széna, pókháló*... A felsorolást nem folytatjuk tovább, inkább dícsérjük a természet bölcs tapintatát akkor, amikor — szerencsére — »csak« eső vagy hó esik.

*

Magyarországon 1897—1900. között évente átlagosan 150 ember halt meg villámcsapás következtében.

*

A tüzelőanyagok tökéletlen elégetése óriási mennyiségű szilárd anyagot juttathat a légkörbe. Ilyenkor füstről beszélünk. Erdő- vagy prériégés következtében például annyira füstössé válhat a levegő, hogy egész vidékekre kiterjedően *nappal is sötét éjszaka keletkezhet.* Ha a füstfátyol némiképp áttetsző, úgy sárgás vagy rezes szín boríthatja be a messze vidéket. Az Egyesült Államok északi részében — egy bizonyos vidéken — 1881 szeptember hó 6-án fordult elő ilyesfajta sárgás színeződés: ezt a napot a nép még ma is *»sárga nap«*-ként emlegeti.

*

1925 szeptember 3-án a *Shenandoah* nevű léghajó — Ohio délkeleti része felett — *olyan borzalmas erejű függélyes légáramlatba került, hogy a léghajó testét* a felületére nézve egyenetlenül támadó *szélnyomás széttörte.* A paranesnok és 14 fő személyzet megnalt, *ámde a léghajó 30 főnyi személyzete a csodával határos módon megmenekült; a léghajó azon részével, amelyen a gázgömbök voltak elhelyezve.*

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(3)

— Szívesen! — kacagott fel a lány ezüstösen és belevegyültek a táncoló tömegbe.

— Ezt nem hagyom! — toporzékolt Pista. Felugrott, s míg Laci önmagával küzködve fenékig hajtotta a boros poharát, villámló szemekkel elfogta az előbbi rendezőt.

— Legyen szíves, mutasson be annak a feketehajú hölgynek!

A rendező megállt vele a táncoló pár előtt, bemutatta őt s azután, mint aki ösztönszerüen megérzi a közeledő orkánt, sietve magukrahagyta őket.

Mindhármuk tekintete egymásra villant. Pista mosolygott ugyan, de mosolygó álarc mögül megbántott fajtájának számonkérését lehetett leolvasni. A leány szeme a csodálkozástól a visszautasításig az érzelmek egész skáláját tükrözte vissza, míg táncosának minden pillantásából feneketlen gyülölet sugárzott a szőke göndörhajú repülő felé. Olyan pillanat volt ez, amelyben egyetlen helytelen szó vagy tett végzetes cselekmények görgetegét indítja el. A társadalmi illem azonban — szerencsére — erősebbnek bizonyult a szenvedélynél.

— Menj, Fedor! — mondta a leány ruszinul a táncosának.

Hidegen kezet fogott Pistával és döcögve kiejtett, de hibátlan magyarsággal ő kezdte a támadást:

„Miért üldöznek engem? Nem volt elég a bátyám! Nem akarok megismerni egy magyart sem. Gyülölöm őket!

Hangjából a mély elkeseredés csendült ki. Pista szörnyű tragédiát érzett a rapszódikus kitörésben. Már nem tudott úgy haragudni.

— Nadja, ugy-e így hívják! Ne nézzen reánk olyan gyülölködő szemekkel. Hiszen csak az imént beszélt az Ireneusz bácsi a szerető egyetértésről. Miért utasítja vissza baráti jobbunkat!

— Őrült! A tűz és víz nem egyesülhet. Ha magyar katonára nézek, mindig az a szurony jut eszembe, amely szegény kis bátyuskám életét kioltotta!

— Nadja! Ne lásson rémeket!

— Én ne lássak rémeket! Maguk idézték fel! Boldogan éltünk volna maguk nélkül. De maguk jöttek. Szegény öcsém védte a szabadságunkat, testét vetette oda áldozatul Huszt előtt. De lelke él



és bosszút kíván! Hagyjon magamra!

Senki sem hitte volna, hogy a tangó behízelgően csábító dallama alatt a két tökéletes ifjú lény milyen mély szenvedélyek kitörésének nyitott utat. Pista most már kezdte érteni a leányt.

— Kedves Nadja! Minden nagyszerű eszmének vannak áldozatai. Bátyja is ilyen áldozat volt, de az ő sírjukon terebélyesedik gyümölcsöző fává a magyar-ruszin testvériség. Hallotta, mi egymásra vagyunk utalva itt, a Kárpátok medencéjében. Ha nem találunk egymásra, egy nevető harmadik látja csak hasznát, mint sorsüldözött történelmünk folyamán annyiszor!

A leány megütközve nézett rá a fiú megihletődött arcára. Uj tárlatok nyiltak lelke előtt, melyet eddig szenvedélyek tüzeltek. De nem akart engedni a józanság szavának, túlerős volt még benne a gyülölet. Hangja azonban már nem hangzott olyan önérzetesen:

— Üres szavak! Egyelőre még bátyám jeltelen sírját látom a Tovisztij tövében. Kísérjen asztalomhoz és ne is zavarjanak többé . . .!

— Ahogy akarja, Nadja! — Ne feledje azonban szavaimat s ha egyszer a józan meglátás elhomályosítja magánál a gyülölet horizontját gondoljon vissza ránk. Én mélyen megbántott barátommal együtt mindig szívesen csatlakozunk magához!

Asztalához kísérte a leányt, meghajolt és visszatért Lacihoz.

— Elvakult gyülölettől vezérelt ruszin társaság! — mondta társának. — De talán csak nem ismernek eléggé bennünket. Mindenesetre óriási terhet vesz az magára, aki le akarja rombolni a köztünk lévő sorompókat; de mindannyiunknak ezen kell fáradoznunk!

— Talán Nadjával kezdjem a fáradozást? — vetette oda keserüen Laci.

Pista legyintett egyet, fizettek és otthagyták a kegyetlen viszontlátás színhelyét.

IV.

A keserű szájíz hosszú időre megmaradt ugyan náluk, de annál könnyebben el tudták határozni, hogy teljesen a hivatásuknak szentelik magukat. Minél előbb harcra képzett repülőgépvezetővé akartak válni és bár a hosszú tél miatt csak áprilisban kezdődhettek el a repülések, a hó végére a repülőgépvezetői alapkiképzés harmadik fokozatát is befejezték.

Az iskolát hamarosan Dunántúlra helyezték át és a számukra annyi vidám percet, de oly sok gyötrődést is jelentő városkában csupán felderítő repülőszázadok maradtak vissza. Az iskolával hadapródjaink is eltávoztak, de szívük, vágyuk a Felvidéken maradt. Az alapkiképzés után önként jelentkeztek felderítő harckiképzésre és ennek sikeres elvégzése után pályázatuk nem is szólhatott máshová, mint a Kárpátok aljára. Szerencséjük volt . . . Október hó 1-vel mindketten ugyanahhoz a közelfelderítő századhoz nyertek beosztást.

Az őszi időt a század parancsnoka arra használta fel, hogy újonnan érkezett hajózó személyzete megismerje jövendő alkalmazásának előrelátható színterét, a Kárpátokat. Mert a Kárpátok nemcsak a földi harc, de a repülés szempontjából is fogalom. Az ezeréves határ rendszerint a levegőben is folytatódik és az 1000 méter fölé nyúló gerincvonalakat rendszerint hatalmasan feltornyosuló felhőgomolyag fedi. Időjárásválasztó is és ha a Kárpátokon innen szép az idő, akkor odaát. *(Folytatjuk)*

A BUZAKÖTVÉNY

A tőkegyüjtés előfeltétele a munka, a hitelnyujtás létalapja a bizalom, a gazdasági élet biztonsága: ezért küzd honvédségünk.

A tőkebefektetés által nyujtott hitel visszafizetésének pontossága és biztossága azonban nemcsak katonai erőviszonyok, hanem az értékelések állandóságától is függ, melyben mindenki kétkedés nélkül megbízik.

Ezt hívta életre a m. kir. kormány a 200 milliós 3%-os állami törlesztéses kölcsönkötvények kibocsátása alkalmával, melynek fedezete a magyar arany, a magyar búza. Ezzel a művelettel elérte a m. kir. pénzügyminiszter azt, hogy a tőkebefektetés, a hitelnyujtás minden aggályát eleve kiküszöbölje, hogy a kölcsön 25 éves tartama alatt még abban az esetben is, ha a búza ára természetszerűleg változna is, a tőke értéke ingadozásoknak kitéve ne legyen. Ennek alapja a kölcsön jegyzéskori 40 pengős métermázsánkénti búzaár. Ennél kevesebbet az állam nem fizet vissza. Viszont a visszafizetendő összeg ennél nagyobb is lehet, ha a visszafizetés időpontjában a búza ára meghaladja a 40 pengős alapárat.

A kötvények névértékben kerülnek kibocsátásra 5 q = 200 P, 10 q = 400 P, 25 q = 1000 P és 100 q = 4000 P névértékre szóló címletekben.

A kibocsátás kelte 1944 február 1, a jegyzés időtartama 1943 december 20-tól 1944 január 31-ig.

Vásárolni lehet az összes postahivataloknál, a m. kir. postatakarékpénztárnál, az összes budapesti és vidéki vezető pénzintézeteinknél, a Pénzintézeti Központ, OKH, Hangya, Hanza intézeteinél, tagszövetkezeteinél, az osztálysorsjegyfőelárusítóknál, bankároknál, értékpapírkereskedőknél.

A kötvények alkalmasak üzleti biztosítékul, bánatpénzül, így igen természetesen házassági óvadékul is.

A tőkebefektetés biztonsága tehát évtizedekre is abszolút. Megtakarított pénzünknek ilyen módon való kamatoztatásával nemcsak önmagunk, hanem a magyar állam céljait is szolgáljuk, megakadályozzuk vele a bankjegyforgalom emelkedését. Ezzel kapcsolatban a vásárlási erők levezetődnek, az árszintvonalak állandósulnak.

A búzakölcsön vásárlásával tehát igen fontos magyar állami érdekeket szolgálunk.

UJ KÖNYVEK

Nyugalom a viharban

Évva Ernő százados verseskötete

Gyönyörű kiállítású könyv, nemesveretű tartalommal, mely minden sorával az izzó hazaszeretet fejlesztését kívánja szolgálni. Évva Ernő a magyar honvédség legszebb fegyvertényeit örökíti meg, az új magyar haderő nagyszerű harcainak állít emléket ünnepi ódáiban. Szürszabó József művészi fametszetekkel díszítette a könyvet, mely kiállításában a legmagasabb művészi igényt is kielégíti. A könyv minden sorával az igazi magyar katonatípust állítja elénk követendő példaképül. Bőségesen szolgáltat anyagot hazafias ünnepségek műsorához. (Ára díszkötéses számozott, az író által dedikált példányban 20 pengő, kötésben 13.80 pengő.)

Figyelő.

Szerkesztői üzenetek

Daróczy Pál, Máramarossziget. A kérdezett könyv még nem jelent meg. A tárgygyal foglalkozik a Honvéd Repülőkísérleti Intézet legutolsó kiadványa, címe: A repülőgéphajózás.

Szabó Ákos, Nagykőrös. 1. A címeket nagy számuk miatt ezen a helyen nincs módunkban felsorolni. Egyébként pontos felvilágosítással a Magyar Aero Szövetség könyvtára szolgálhat. 2. A lap egyes számai kiadóhivatalunkban kaphatók. 3. Változatlanul 12.— pengő. 4. A könyv megjelenése technikai okokból késik. 5. Ujabb magyar tipuskönyv nem jelent meg, de ajánlhatjuk a német nyelvű Kriegsflugzeuge I-II című kiadványt.

Szmolnik Lajos, Nyiregyháza. A harci repülőgépek nem visznek magukkal dinamitot. Ellenséges területen végzett kényszerleszállás esetén a gép személyzete felgyujtja a benzintartályt.

Arany László, Simontornya. A Rubik-féle Pinty a legkisebb magyar motoros repülőgép. Az Aero Ever összes gépét fogjuk ismertetni lapunkban.

Jancsó László, Budapest. A Messerschmitt 323. Gigant a világ legnagyobb bevált és sorozatban gyártott szárazföldi repülőgépe. Az angolszász hatalmaknak valóban vannak vizirepülőgépei, melyeknek méretei nagyobbak, mint a Gigant-é, de ezek repülőcsónakok.

Ifj. Gaál Gyula gimn. tanuló, Léva. Ha hozzámintézett soraidban kifejezett kívánságaitoknak nem tudok mindenben eleget tenni, annak magasabb erők és szempontok az okai. v. J. A.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 24.— pengő vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarék. pénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



LÉGHŰTÉSES

nagyteljesitményű

CSILLAGMOTOROK

BMW 801 KETTŐS CSILLAGMOTOR
A BLOHM & VOSS BV 141 KÜLÖNLEGES HARCIGÉPBEN





438617 — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.